COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

3 EDOUARD VII, 1903

VOL. LXIII

COMPRENANT DEPUIS LE VINGT-NEUVIÈME JOUR DE SEPTEMBRE JUSQU'AU VINGT-QUATRIÈME JOUR D'OCTOBRE INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1903

GAZADA

DE

CHEVALIER DES COUTUMES

DE

DEBAUS

PAR

COMTE RENAUD OERTIGET

Colonne 13487, remplacer " Chezzetcook-ouest, brise-lames, réparations, $2,000." par " White's Cove, brise-lames, réparations, $2,000."

Colonne 13786, au lieu de : " Somme additionnelle pour les archives, $3,000.", lire : " Acadiens, données historiques, compilation, $1,400.", et, à la ligne : " M. HACKETT:"

Colonne 13516, mettre " Kingsville," avant " remplissage de la superstructure du prolongement du brise-lames, $4,000."

Colonne 14120, bill n° 268, remplacer " cour Supérieure " par " cour Suprême."

Colonne 14891 au lieu de : " (Signé) VICAL KINGSMILL," lire : " (Signé) NICOL KINGSMILL."

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 29 septembre 1903.

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

ACTE MODIFIANT L'ACTE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je demande qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest.

M. SPROULE : Que le ministre veuille nous donner des explications.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, actuellement le cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest comprend quatre juges puînés et un juge en chef. On se propose d'ajouter un juge puîné.

L'article 2 du bill se rapporte aux causes référées au tribunal au complet. Sous la loi actuelle, un juge référant un point de droit ne peut pas faire partie du tribunal, à moins que cela ne soit nécessaire pour former le quorum. Il s'agit de permettre au juge qui a entendu une affaire criminelle de faire partie du tribunal qui entend les plaidoieries sur le point référé. J'ajouterai que ce sont les juges de la cour Suprême qui ont demandé cette dernière modification.

M. R. L. BORDEN : Le barreau ou la population des Territoires du Nord-Ouest ont-ils demandé la nomination d'un nouveau juge ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. R. L. BORDEN : Où devra-t-il demeurer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le barreau des Territoires du Nord-Ouest a été unanime à demander la nomination d'un nouveau juge et cette requête a été appuyée par le procureur général des Territoires. Il n'y a encore rien de décidé concernant l'endroit où le juge devra se fixer. Il faudra faire un nouveau partage pour accommoder le district où Macleod est situé, mais je ne puis dire maintenant quel sera le lieu de la résidence du nouveau juge.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

DESORDES AU SAULT SAINTE-MARIE.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire signaler à la députation et au pays l'état de choses qui semble exister au Sault Sainte-Marie, dans la province d'Ontario. Je lis la dépêche suivante dans les journaux du matin :

Toronto, 29 sept., 1.20 heure du matin.—Le colonel Buchan, commandant du district militaire dans lequel est situé le Sault-Sainte-Marie, vient de recevoir une dépêche urgente le priant d'envoyer immédiatement un détachement de soldats au Sault.

J'ignore ce qui s'y passe ; mais, il est évident qu'il s'y commet de graves désordres.

Ce que je désire surtout faire ressortir dans le moment, c'est la latitude donnée à la population du pays de recourir à la troupe en toutes circonstances pour réprimer les émeutes. Je suppose qu'on n'appellera sous les armes que quelques volontaires de la ville de Toronto et probablement les réguliers. Le Sault Sainte-Marie est situé dans les limites du district militaire de Toronto. Je voudrais connaître les mesures qui ont été prises dans les circonstances et savoir si le gouvernement est au courant des démarches des autorités militaires du district. Je sais qu'elles agissent sans l'intervention du gouvernement en vertu des règlements et ordonnances ; néanmoins, l'officier supérieur devrait renseigner le gouvernement sur ce qui se passe.

Sans doute, la situation doit être grave et même critique là-bas, et des émeutes ont eu lieu ; cependant, on doit engager tout le monde à ne compter que sur les autorités de l'endroit, autant que faire se peut.

Je demanderai au premier ministre s'il a reçu des nouvelles de ce qui se passe au Sault Sainte-Marie et si la situation est assez grave pour qu'on ait eu raison de faire venir la troupe.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai pas vu le ministre de la Milice, ce matin. Il peut posséder des renseignements que je ne connais pas. Mais je puis communiquer à mon honorable ami ceux que je sais moi-même. J'ai reçu hier plusieurs dépêches de M. Coyne, le gardien des usines du Sault Sainte-Marie. Il m'apprenait que des désordres graves et des émeutes avaient lieu, que les biens de la compagnie étaient en danger, et il demandait au gouvernement d'envoyer un détachement de soldats pour rétablir le bon ordre. Force nous a été de lui apprendre que le gouvernement ne pouvait intervenir dans les circonstances et qu'il appartenait au maire et aux autorités municipales de l'endroit de juger s'il était nécessaire d'avoir recours à la force armée et de faire venir la troupe au besoin. J'ignore encore si les autorités du Sault Sainte-Marie ont fait des démarches à cet effet.

Je dois dire qu'on est souvent porté à demander au gouvernement d'envoyer des soldats. La population s'effraie peut-être inutilement et je ne crois pas, pour ma part, que la situation soit bien grave au Sault Sainte-Marie. Au meilleur de ma connaissance, les désordres qui ont eu lieu ont peu

d'importance et les autorités de l'endroit auraient pu les apaiser.

Lorsque la police et les citoyens sont impuissants à calmer les émeutiers, la loi leur vient en aide. Cependant, je ne sais pas s'ils y ont eu recours.

CHEMIN DE FER NATIONAL A TRAVERS LE CONTINENT.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que le bill (n° 235) concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent soit voté en troisième délibération.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre adopte ce projet de loi en troisière délibération, je désire présenter certaines observations sur le but et le caractère de l'entreprise que le gouvernement projette, telle qu'expliquée dans le présent bill et dans le contrat reproduit à l'annexe. Au cours du débat on a scruté si minutieusement chaque détail du projet ministériel et du contre-projet que j'ai eu l'honneur de proposer dans cette enceinte il y a quelques semaines, que je ne serai pas tenu de m'appesantir sur ce sujet. D'un autre côté, je ne pourrais pas, sans consacrer beaucoup de temps à cette tâche, entreprendre de réfuter une à une toutes les objections que les députés de la droite ont soulevées contre ma propre proposition. Inutile de dire que si, sortant d'ici, je voulais répondre à tous les critiques du dehors, je serais obligé d'abuser bien plus longtemps de la patience de mes collègues à cette époque avancée de la session.

Toutefois, il est un aspect de la question, et surtout du contre-projet, sur lequel la droite s'est étendue avec plus de complaisance. Je fais allusion au coût du contre-projet dont je suis l'auteur. Je n'essaierai pas de répondre à tout le monde, comme je serais tenté de le faire dans d'autres circonstances. Mais le directeur général des Postes, au nom du gouvernement, a résumé dans son discours tous les reproches qu'on a pu faire à mon contre-projet. Je considère donc ce discours comme une analyse assez fidèle des objections qu'on a soulevées devant la Chambre et devant le pays pour combattre la proposition que je faisais il y a quelques semaines passées.

Tout d'abord, il est bon que la Chambre et le pays sache que mon honorable ami (l'honorable sir Wm Mulock) a expliqué qu'il voulait avant tout établir une comparaison éminemment juste et pratique entre ce que coûtera l'entreprise mentionnée dans le présent bill et ce que coûterait la réalisation du projet que j'ai énoncé. Qu'il soit également bien entendu que le directeur général des Postes a accepté à plusieurs reprises les calculs de mon honorable ami, le ministre des Finances. Afin de ne pas commettre d'injustice envers le directeur général des Postes, je citerai trois extraits de son discours. A la page 10017 (v.f.) des " Débats ", je lis ce qui suit

Sir WILFRID LAURIER.

Le nôtre est très modeste. Il fut un temps où on l'attaquait comme étant de grande envergure, mais comparé à celui du chef de l'opposition, ses dimensions se trouvent considérablement réduites. Il se borne à la construction d'un chemin de fer de Moncton à l'océan Pacifique en passant par Québec, chemin de fer dont une partie sera exploitée par une compagnie et qui ne coûtera au peuple du Canada que la somme de $13,000,000.

A la page 10023 (v.f.) se trouve le passage suivant

Notre projet, se bornant à un placement d'argent à l'exception de la perte de l'intérêt ou du loyer au commencement pendant quelques années, entraîne une dépense non remboursable en argent de la part du gouvernement de $13,000,000 au plus.

On trouve la même idée à la page 10040 (v.f.) :

J'ai presque honte de notre modeste projet, qui ne comporte qu'une dépense de $13,000,000.

Donc il n'y a pas lieu de douter de ce que pense le directeur général des Postes des calculs que le ministre des Finances a soumis à la Chambre. De plus, notons qu'en acceptant les chiffres de son collègue, l'honorable ministre a estimé à $25,000 par mille, ou à $10,000,000 en tout, le coût de la construction des 400 milles de voie ferrée qui reliera Moncton à Québec, et à $28,000 par mille, soit à $41,300,000 les frais d'établissement des 1,475 milles de chemin de fer de Québec à Winnipeg.

Mon honorable ami, le directeur général des Postes, a examiné séparément chaque article de la dépense qu'entraînerait, selon lui, la réalisation de mon contre-projet. Je devrai prendre le temps de suivre son raisonnement point par point, afin de montrer à la Chambre et au pays quel esprit de justice animait le directeur général des Postes lorsqu'il a abordé ce sujet.

Entreprenant, tout d'abord, d'estimer le coût du Canada-Atlantique qui relie Montréal à Depot-Harbour sur la baie Georgienne, il a déclaré—j'ignore où il a puisé ses renseignements, car il n'a pas appris à la Chambre sur quelles données il s'appuyait—il a déclaré, dis-je, que ce chemin de fer coûterait $17,000,000 à l'Etat. Nous tenons de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qu'on aurait pu acquérir l'actif de la compagnie, y compris les vaisseaux, pour $12,000,000, et le représentant de Welland nous a appris (page 9979 des " Débats ") que cette voie ferrée avait été offerte en vente et que la mise à prix était de $11,000,000. Je tiens moi-même de bonne source qu'on aurait pu acquérir, cette année, le Canada-Atlantique, ainsi que sa flotte, à raison de $12,000,000 comptant. Tout d'abord, le directeur général des Postes n'était aucunement disposé à s'attaquer à la ligne entre Montréal et la baie Georgienne. On se rappelle que j'ai déclaré nettement qu'en ceci comme en toute autre chose concernant ma proposition, je n'agirais qu'après m'être assuré le concours des meilleurs experts du pays ou même de tout le continent. Quoi qu'il en soit, j'ai lancé une observa-

tion pendant le discours du directeur général des Postes et l'ai obligé à nous parler du coût d'une voie ferrée de Montréal à la baie Georgienne.

C'est alors qu'il nous a déclaré que cette ligne coûterai $15,000,000 au bas mot. Cela revient à dire qu'un chemin de fer de 360 milles entre Montréal et le rivage de la baie Georgienne entraînerait une dépense de $41,600 par mille, de l'aveu du directeur général des Postes, tandis qu'une voie ferrée construite dans un pays inexploré et inconnu dans la région septentrionale d'Ontario et de Québec ne coûterait, selon lui, que $28,000 par mille. Voilà qui donne une juste notion de l'esprit de justice et des connaissances que le ministre a apportés à l'étude de la question du coût comparatif des deux projets, à vous, M. l'Orateur, à la Chambre et au pays, enfin, à tous ceux qui désirent apprécier comme elle doit l'être la logique du directeur général des Postes.

Mais envisageons son raisonnement à un autre point de vue. Cette ligne de 360 milles de longueur, entre Montréal et les bords de la baie Georgienne, traversant le territoire habité d'Ontario, coûtera $15,000,000, tandis qu'un chemin de fer de 1,875 milles reliant la cité de Moncton à la cité de Winnipeg n'entraînera qu'une dépense de $8,853,000 qui ne seront pas remboursés. Y a-t-il parmi la droite, à part le directeur général des Postes, un seul député qui oserait élever la voix dans cette enceinte ou du haut de la tribune populaire et soutenir que c'est là une comparaison légitime du coût des deux entreprises? Bien plus, selon l'expert auquel le gouvernement a confié le soin de répondre à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, l'objet de la construction de ce chemin est de favoriser le transport de tout le grain de l'ouest jusqu'aux ports du Saint-Laurent et de l'océan Atlantique. Nous tenons de la même source que ce résultat ne sera atteint qu'avec le chemin de fer le plus moderne, le plus parfaitement outillé et n'offrant aucune pente de plus de quatre dixièmes pour cent par mille. Et on laisse entendre à la population du pays qu'on peut construire une pareille voie à travers le nord des provinces de Québec et d'Ontario à raison de $28,000 par mille ! Allons donc ! l'Intercolonial a entraîné une dépense imputable sur le capital de cinquante à soixante mille dollars par mille, et le directeur général des Postes lui-même a fixé à environ $50,000 par mille le coût de la voie ferrée construite sur la rive du lac Supérieur et exploitée par le Pacifique Canadien. Mon honorable ami a supposé qu'une fois construite et rapportant un loyer, la ligne de Moncton à Winnipeg ne coûterait plus rien du tout. En vertu du même raisonnement, s'il avait voulu établir une comparaison équitable, il aurait calculé que le Canada Atlantique, si le pays en faisait l'acquisition, non seulement ne coûterait rien, mais rapporterait un léger bénéfice annuellement. Pourquoi, d'après les calculs de mon honorable ami, un chemin coûtera $15,000,000 et l'autre ne coûtera absolument rien, si ce n'est la perte de loyer pendant les sept ou dix premières années.

Le directeur général des Postes s'est ensuite occupé de la partie du contre-projet relatif à la ligne de North-Bay à Fort-William, qui, d'après lui, coûtera au pays $38,040,000. On voit à la page 10,031 des "Débats," qu'il s'est étendu assez longuement sur la qualité de la voie, et il est bon de faire connaître ses paroles à la Chambre afin que celle-ci puisse rendre un compte fidèle de ce qu'il pense, en sa qualité d'avocat, de l'indemnité que le gouvernement doit payer lorsqu'il s'empare d'une entreprise publique. Il a dit :

> Chacun sait que les 634 milles du Pacifique Canadien, qui séparent Fort-William de North-Bay, constituent la voie ferrée la moins rémunératrice qu'il y ait au Canada. Chacun sait aussi que le Canadien du Pacifique possède une autre route de près de 400 milles, de Duluth à Sault Sainte-Marie, qu'il ne demanderait pas mieux que d'utiliser, s'il pouvait se défaire de la partie Fort-William-North-Bay. L'honorable gentleman nous propose de prendre dans le Trésor $38,000,000 et de passer cet argent à la Compagnie du Pacifique pour l'achat de la ligne Fort-Willam-North-Bay. Chaque train allant de Fort-William à North-Bay fait perdre de l'argent à la compagnie. Je ne puis pas dire à combien s'élèvent ces pertes d'argent, mais un honorable député de la gauche—j'ignore où il a pu puiser ce renseignement—est d'avis que la compagnie perd chaque année $1,000,000 pour le maintien de la ligne entre Fort-William et North-Bay.

Mon honorable ami, parlant non seulement à titre de directeur général des Postes, mais en tant qu'homme de loi, a soutenu que lorsque le gouvernement exproprie un chemin de fer dont les frais d'entretien sont élevés, et dont les recettes annuelles ne couvrent pas les dépenses, il doit payer non seulement la valeur de ce chemin, mais le prix qu'il a coûté. Je croyais que le moindre bachelier savait que lorsque l'Etat prend possession d'un immeuble pour cause d'utilité publique, il ne paie pas le coût, mais la valeur réelle de cet immeuble à son propriétaire. C'est un axiome que le ministre de la Justice ne songerait pas un seul instant à contester, parce qu'il sait que ce principe est reconnu par des autorités si éminentes et si nombreuses qu'un homme de loi n'oserait pas le révoquer en doute. Pourtant, le directeur général des Postes déclare que, bien que ce chemin soit improductif, et qu'il serait avantageux pour la compagnie de s'en débarrasser tout en conservant le droit de libre parcours, moyennant le paiement d'un loyer, il nous faudrait en payer le coût si nous voulions en prendre possession. Cette question a été débattue dans cette Chambre il y a bien des années. Elle a été discutée de nouveau lors du débat auquel a donné lieu l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond. Nous avons soutenu, et personne ne nous a contredit, que c'était la valeur, et non le coût de ce chemin que le gouvernement devait payer. Bien plus, nous avons prétendu, quand il s'est agi du Drummond, et je suis prêt à soutenir la même

chose relativement au tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William, que si la compagnie voulait baser l'indemnité réclamée sur le coût du chemin, il ne serait que juste, dans l'intérêt du pays, de faire entrer en ligne de compte les subventions qu'elle a reçues pour établir ce chemin. Pourquoi une compagnie de chemin de fer recevrait-elle la somme qu'a coûtée une entreprise publique dont l'Etat s'empare, lorsque celui-ci a déjà payé une partie du coût. C'est ce que nous avons soutenu lorsqu'il s'est agi du chemin de fer du comté de Drumond, et c'est un sage principe à adopter relativement à toute entreprise que le gouvernement exproprie pour cause d'utilité publique. Néanmoins, le directeur général des Postes calcule que l'acquisition de ce tronçon de chemin qui fait partie du contre-projet entraînerait une dépense de $38,040,000. Je voudrais savoir pourquoi elle coûterait un seul dollar, si nous acceptons le raisonnement du ministre des Finances. Quelle était ma proposition concernant l'achat du réseau entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William? Je proposais d'acquérir, ou la pleine propriété, ou le contrôle absolu des droits de libre parcours qui auraient été ensuite accordés aux mêmes conditions aux trois grandes compagnies de chemins de fer du Canada : le Grand Tronc, le Canadien du Pacifique et le Canadien du Nord. Ma proposition impliquait nécessairement que ces compagnies paieraient une certaine somme pour obtenir ces droits de libre parcours ; mais de quelle manière? En premier lieu, on exigerait d'elle un loyer pour couvrir l'intérêt sur le montant des dépenses et, en second lieu, on exigerait aussi le paiement des frais d'exploitation et d'entretien, d'après l'usage dont chacune ferait de la voie. Ainsi, si mon honorable ami le directeur général des Postes avait voulu établir une comparaison parfaitement équitable, s'il avait traité le contre-projet comme le projet ministériel, il aurait estimé que cette acquisition ne coûterait pas un sou au pays, attendu que le prix d'achat et les frais d'exploitation seraient payés par les trois compagnies de chemin de fer que j'ai mentionnées. Pourtant, le directeur général des Postes, avec la justice et le sens pratique qui le distinguent, estime que mon projet entraînerait une dépense de $38,040,000 qui ne seraient pas remboursés au pays, tandis qu'il applique un autre raisonnement à des propositions semblables, par exemple, à la construction de la ligne entre Moncton et Winnipeg.

Mon projet lui a aussi causé des préoccupations parce que, a-t-il dit, il aurait pour résultat de faire du chemin de fer Canadien du Pacifique un chemin de fer américain.

Il craint que la compagnie ne prolonge sa ligne depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à un point de raccordement dans l'ouest et qu'elle dirige tout le trafic vers les Etats-Unis. Mon honorable ami fait mieux de calmer ses préoccupations à ce sujet tant qu'il n'aura pas voté en faveur de certaines garanties que la gauche veut exiger du Grand Tronc. Voici une voie ferrée, le Grand Tronc, qui a un terminus à Chicago et un autre à Portland. La compagnie a un immense réseau au Canada. Elle a beaucoup contribué au Canada. Elle a beaucoup contribué au progrès d'Ontario, et je ne la blâme pas de prendre soin de ses intérêts ; mais je déclare que le gouvernement et le pays doivent également prendre soin des leurs. Lorsque nous avons insisté en comité général pour que le présent bill imposât des conditions et des restrictions qui empêcheraient le Grand Tronc de prendre les marchandises que lui apporterait le Grand-Tronc-Pacifique et de les transporter à son terminus de Portland, le directeur général des Postes craignait-il autant l'éventualité qui le jette maintenant dans des trances ? Non ; il s'est levé pour enregistrer courageusement son vote contre la résolution que nous proposions dans l'intérêt public. Et c'est lui qui tremble à la pensée que mon projet peut avoir pour résultat de faire du Pacifique Canadien une voie ferrée américaine ! S'il a appréhendé cette difficulté, c'est qu'il n'a pas compris ma proposition, car j'ai déclaré nettement que le Pacifique Canadien aurait sur ce réseau les mêmes droits de libre parcours qu'aujourd'hui, mais, en commun avec le Canadien du Nord et le Grand Tronc et sous la surveillance du gouvernement. Le Pacifique Canadien n'aurait pas plus de raison qu'aujourd'hui de faire ce dont le directeur général des Postes entrevoit la possibilité. Il en aurait moins, attendu que la circulation de ses convois sur la ligne entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William lui coûterait moins cher que l'exploitation de cette ligne.

Mon honorable ami, le directeur général des Postes, s'est vraiment surpassé lorsqu'il s'est occupé de la ligne entre Port-Arthur et Winnipeg. J'avais laissé entendre que le gouvernement agirait sagement en contribuant à améliorer les deux lignes—ou l'une d'elles —qui s'étendent de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'à Winnipeg. Je croyais que ce serait faire un bon placement, parce que s'il y avait cent millions de boisseaux de grain destinés à l'exportation—et il pourrait y en avoir avant longtemps—et si on pouvait, au moyen d'une dépense raisonnable, diminuer le taux du transport d'un cent par boisseau, on ferait réaliser à la population une économie d'un million de dollars par année. C'est pour cette raison que je croyais que le gouvernement agirait sagement en consacrant deux, et même trois, millions de dollars à l'amélioration de ces voies ferrées et en obtenant le plein droit de diminuer les tarifs de transport, ce qui ferait probablement économiser un million de dollars par année à la population. Telle était ma proposition ; mais de quelle manière le directeur général des Postes l'a-t-il dénaturée? Il calcule que la réalisation de mon projet ne coûterait pas moins de $26,263,549. Il dit que je propose d'acquérir ces deux lignes, qu'il sera nécessaire de les

acheter toutes les deux. Il faudrait, dit-il, prendre possesison du réseau du Pacifique Canadien entre Fort-William et Winnipeg, ce qui entraînerait une dépense de $15,638,549, ainsi que du Canadien du Nord à raison de $10,625,000, formant un total de $26,263,549. Vient ensuite l'étrange paragraphe suivant de son discours, tel que reproduit dans la version anglaise des " Débats ", édition corrigée. Il y a donc lieu de l'examiner attentivement. Je le signalerai à l'honorable premier ministre comme un rébus qu'il pourra s'occuper de déchiffrer dans son discours, s'il doit prendre la parole :

L'achat de ces différentes lignes et la construction de deux tronçons s'élèveraient en tout à $841,015,549.

Franchement j'ignore où mon honorable ami voulait en venir, mais cette assertion cadre bien avec le reste de son discours.

Il gémit à la seule pensée que le pays exploitera un chemin de fer jusqu'à Fort-William en concurrence avec d'autres compagnies. Il serait désastreux, dit-il d'acquérir une ligne de Fort-William à Winnipeg et de l'exploiter concurremment aux lignes rivales. Peut-il se reporter quatre ans en arrière, lorsqu'il a parlé et voté en faveur du projet d'acquérir le chemin de fer du comté de Drummond et des droits de parcours sur la voie du Grand Tronc entre Lévis et Montréal afin d'exploiter ce chemin en concurrence avec le Pacifique Canadien et le Grand Tronc. Aujourd'hui, il est profondément affligé parce que des députés de la gauche laissent entendre que, dans l'intérêt du pays, il serait sage de venir en aide à ces deux chemins de fer reliant Fort-William et Port-Arthur à Winnipeg.

Pourtant, en acquérant un tronçon de chemin de fer pour prolonger l'Intercolonial, et en exploitant la voie depuis Moncton jusqu'à Winnipeg en concurrence avec le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique, nous ne ferions pas autre chose que ce que fait aujourd'hui l'Intercolonial. Est-ce que ce chemin n'est pas exploité entre Halifax et Montréal en concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et, entre Lévis et Montréal, ne rivalise-t-il pas tant avec le Grand Tronc qu'avec le Canadien du Pacifique ? Pourquoi y aurait-il rivalité et concurrence entre les chemins de fer de l'Etat et ceux des compagnies dans l'est, et non dans l'ouest ? Les habitants des provinces maritimes sont contents que l'Intercolonial rivalise avec les autres voies ferrées, et je suppose que la population de l'ouest aimerait aussi que l'Intercolonial entretint une pareille rivalité. En ce qui a trait à la question de principe, je mets l'honorable premier ministre ou le directeur général des Postes au défi de me signaler une seule différence entre ce qui se fait dans l'est et ce qui se ferait dans l'ouest du Canada.

Mon honorable ami le directeur général des Postes s'est surpassé lorsqu'il s'est agi de la ligne entre Fort-William et Winnipeg, il s'est plus que surpassé lui-même et il l'a aussi emporté sur tous les autres, quand il nous a parlé de la section des prairies. Il a accepté l'estimation du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) qui, à la page 8838 (version française) des " Débats " a déclaré que l'aide que le gouvernement accorde en garantissant, jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, le remboursement des frais de premier établissement de la section des prairies, ne coûtera rien au pays. C'est ce que le ministre des Finances a nettement déclaré et le directeur général des Postes a accepté cette assertion à mainte et mainte reprise. Mais fait-il le même raisonnement lorsqu'il traite du contre-projet ? J'ai simplement proposé de donner au Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de la section des prairies, l'aide que le gouvernement se propose de lui accorder en vertu des dispositions du présent bill. C'est ce que le directeur général des Postes lui-même a parfaitement expliqué en disant que j'entendais accorder au Grand-Tronc-Pacifique la même aide que reçoit le Canadien du Nord, à savoir : la garantie du remboursement de $13,000 par mille. Mais comment estime-t-il ce que coûtera cette garantie, lorsqu'il désire faire une estimation excessive des dépenses qu'entraînerait la réalisation de mon projet ? Il estime que cette garantie coûterait $13,000,000, tandis que la même garantie ne coûterait rien d'après le projet ministériel. Arrêtons-nous un instant pour examiner cette assertion. Voici l'estimation du ministre des Finances : Division de l'est, y compris l'intérêt pendant la construction, $54,609,676 ; perte de loyer pendant sept ans, $11,468,030 ; aide en faveur de la section des montagnes, $2,924,000 ; pont de Québec, $2,000,000. L'honorable ministre ajoute à cela pour l'aide qui sera accordée à la section des prairies, d'après le plan ministériel —rien du tout. Ainsi, le coût total de cette entreprise, y compris la section des prairies, sera de $71,001,706. Pourtant le ministre nous dit que le pays n'aura pas $13,000,000 à débourser. C'est ce que coûtera, au dire du directeur général des Postes, l'aide accordée pour la section des prairies seulement, en vertu de mon projet. Voilà celui qui désirait établir une comparaison, non seulement pratique, mais équitable, entre le coût des deux projets !

L'honorable ministre (sir William Mulock) s'est ensuite occupé de la section des montagnes. Celle-ci coûterait au pays $13,000,000, si mon projet se réalise. Cela représente 600 milles à $50,000 par mille. Il va sans dire que je ne veux pas faire allusion, même en passant, au fait que le ministre des Finances estime à 480 milles la longueur de la section des montagnes, tandis que le directeur général des Postes ajoute la bagatelle de 120 milles, lorsqu'il calcule ce que coûterait la section des montagnes d'après mon projet. Cela était bien commode pour lui, et je ne m'en plains pas beaucoup. Ce n'est qu'une bagatelle, si on la compare à ses autres gasconnades. Il laisse supposer

que j'ajoute à dessein $30,000,000 à ce que coûterait la réalisation du projet ministériel. Je croyais avoir clairement expliqué ma proposition en ce qui a trait à la section des montagnes, et il me semble que j'ai été parfaitement compris de tous les députés de cette Chambre et de tous les citoyens du pays, à l'exception du directeur général des Postes. Voici mon projet : Je croyais, ai-je dit, que, à partir d'Edmonton ou d'un autre endroit à l'ouest de cette ville, jusqu'à la côte du Pacifique, une seule nouvelle ligne était nécessaire. J'ai ajouté qu'il y avait autant lieu de considérer comme un chemin de fer transcontinental le Canadien du Nord que le Grand-Tronc-Pacifique.

Connaissant la manière d'agir des promoteurs de chemins de fer, je craignais que le Canadien du Nord ne demandât au gouvernement du jour, en faveur d'une ligne se prolongeant jusqu'au littoral, la même aide qu'il entend accorder au Grand-Tronc-Pacifique. Et j'ai dit que, attendu qu'il me semblait qu'une seule ligne était nécessaire, j'obligerais ces deux compagnies à réunir leurs voies ferrées à Edmonton ou à un autre point à l'ouest de cette voie, afin que l'aide que le pays accorderait en faveur d'une ligne plus à l'ouest profitât à ces deux compagnies qui utiliseraient cette partie du chemin de fer comme un tronçon de leur propre ligne transcontinentale. Je croyais, et je crois encore, qu'en faisant cette proposition, j'épargnais au pays la nécessité de venir en aide à une nouvelle ligne à travers le continent. J'ai ajouté, et je répète, que le gouvernement est maître de la situation, et qu'il continuera à l'être s'il agit prudemment. Supposons que les deux compagnies ne peuvent pas s'entendre pour exploiter en commun ce chemin partant d'Edmonton ou d'un endroit situé dans le voisinage et se rendant au littoral. Qu'arrivera-t-il ? D'abord, le gouvernement peut refuser de prêter son concours tant qu'une entente n'aura pas eu lieu, C'est le premier rôle qu'il serait appelé à jouer. Ensuite, s'il le juge à propos, le gouvernement pourra établir lui-même la ligne d'Edmonton au rivage de la mer à la condition que ces compagnies l'utiliseront aux mêmes termes que j'ai déjà mentionnés relativement à la voie ferrée de Sudbury à Fort-William, c'est-à-dire qu'elles devront payer un loyer qui débarrassera le pays du paiement de l'intérêt sur le coût de la construction et qu'elles devront aussi faire face aux frais d'entretien et d'exploitation d'après l'usage qu'elles en feront. En présence de cette proposition, à combien le directeur général des Postes devait-il estimer ce que coûterait au pays la ligne d'Edmonton au littoral, en appliquant à mon projet les calculs qu'il avait faits relativement à la proposition ministérielle ? Il aurait dû dire qu'elle ne coûterait pas un seul dollar, attendu que le gouvernement se rembourserait de l'intérêt jusqu'au dernier sou. Mais, loin de là, il estime la dépense à $30,000,000 et il laisse entendre que je veux absolument

construire ce chemin de fer. Puis, il s'en vient gaiement vers l'est, apportant avec lui les $38,000,000, les $26,000,000, les $30,000,000 et les $15,000,000, sans parler des $84,000,000 au sujet desquels nous n'avons pas jusqu'ici de renseignements très précis.

Le directeur général des Postes a ensuite tourné son attention vers les observations que je me suis permis de faire concernant l'établissement d'un chemin de fer de colonisation, dans la contrée septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario. Il estime pour mon compte le coût d'une ligne qui ne serait pas de premier ordre—il a la condescendance de parler d'un chemin de colonisation d'un prix peu élevé—à $20,000 par mille ou $28,000,000 pour les 1,400 milles qui séparent Québec de Winnipeg. Autrement dit, ce chemin de colonisation peu coûteux reviendrait, d'après sa manière d'envisager mon contre-projet, à $15,000,000 de plus que ne coûtera au pays la complète réalisation du projet ministériel. Un chemin de fer de premier ordre entre Québec et Winnipeg, une voie ne présentant qu'une inclinaison de quatre-dixièmes pour cent, coûterait $40,000 par mille, même en acceptant ses propres calculs relativement au tronçon que je conseille de construire entre l'embranchement de Scotia et Sudbury. Certes, cette estimation n'est pas excessive ; elle est même ridiculement basse quand il s'agit d'un chemin dont la pente ne dépasse pas quatre dixièmes pour cent. Je ne crois pas qu'on puisse établir cette voie ferrée en ne dépensant que $60,000 par mille. Cependant, acceptons son estimation de $40,000 par mille pour le chemin de fer dont j'ai parlé et qui relierait Scotia à Sudbury. Nous avons alors:

De Québec à Winnipeg, 1,875 milles à $40,000 par mille..	$59,000,000
De Moncton à Québec, 400 milles à $40,000 par mille..	16,000,000
Section des montagnes (d'après l'estimation du ministre des Finances).	2,924,000
Pont de Québec (d'après la même estimation)..	2,000,000
Total..	$79,240,000

Dans ce total, on n'a pas fait entrer en ligne de compte l'intérêt pendant la construction ni la perte du loyer pendant dix années. Néanmoins, le directeur général des Postes mènera toute cette entreprise à bonne fin avec $13,000,000, bien qu'il estime qu'un pauvre chemin de colonisation entre Québec et Winnipeg coûterait $28,000,000 ! Je le répète, nous ne pouvons pas nous empêcher d'admirer l'étrange modération et l'esprit de justice surprenant dont a fait preuve mon honorable ami, le directeur général des Postes !

Quant à ce prétendu chemin de colonisation, j'ai fait observer, dans le discours que j'avais l'honneur de prononcer dans cette enceinte il y a quelque temps, que je ne croyais pas possible de s'y prendre de la même manière pour établir un chemin de colonisation et une courte ligne pour le trafic

d'entier parcours. Les chemins de colonisation doivent être construits par courtes sections au fur et à mesure des besoins des colons. On ne doit pas construire un pareil chemin comme une voie d'entier parcours, mais l'établir dans les parties du pays où il sera le plus utile à la colonisation ; tandis que pour une ligne d'entier parcours, la plus courte et la plus praticable, ces considérations n'entrent pas en ligne de compte, attendu qu'il s'agit de procurer la voie la plus directe pour le transport des produits de l'ouest aux bords de l'Atlantique. Je disais donc (page 9260, version française des Débats)

Au sujet de cette partie du chemin située entre Québec et Winnipeg, voici ce que j'ai à dire. Loin de moi l'idée de vouloir essayer d'amoindrir les espérances que peut faire naître cette région du nord. Et si nous tenons compte de ce qui s'est passé dans l'ouest, il est fort possible qu'un courant d'immigration considérable se dirige un jour ou l'autre vers cette partie du pays située au nord du lac Supérieur, du moins jusqu'à une certaine distance en gagnant vers l'ouest, mais je ne crois pas que nous soyons suffisamment renseignés pour nous prononcer en connaissance de cause sur ce point, car j'ignore en quoi cette région est capable de faire concurrence, dans un avenir rapproché, au magnifique territoire que nous possédons dans l'ouest. J'éprouve certains doutes sur ce point, mais, encore une fois, je ne veux pas essayer d'en diminuer l'importance, et le seul moyen, à mon avis, de s'occuper de cette partie de la ligne projetée de Québec à Winnipeg, est le suivant : commencer par en faire une exploration complète, se rendre compte des avantages que cette région du nord offre pour les fins de la colonisation, et ne construire que les chemins de fer requis pour les besoins de la région.

Il se peut qu'en explorant cette partie du pays on se trouve en présence d'un état de choses extraordinaire. Il se peut que l'on constate que le chemin appelé à devenir la voie la plus directe pour atteindre le littoral du Pacifique ne soit pas le chemin destiné à ouvrir cette région à la colonisation. Il se peut que l'on constate qu'il est nécessaire d'avoir un chemin destiné à ouvrir cette région à la colonisation, tandis que le chemin destiné à devenir une route directe pour atteindre le littoral doit suivre une autre direction.

Je n'en démords pas et j'ajoute qu'à mon avis, le meilleur moyen de favoriser les progrès de cette contrée sera d'établir peu à peu des chemins de colonisation du sud au nord en reliant les municipalités des provinces de Québec et d'Ontario aux établissements qui surgiront de temps en temps dans les régions du nord. Non seulement la population des deux provinces en profiterait, mais ce serait la meilleure manière d'activer la colonisation. Personne ne voudrait aller s'établir à deux ou trois cents milles des parties habitées du pays le long d'une ligne transcontinentale, dans des endroits où plusieurs des convois n'arrêteraient pas, parce qu'il serait difficile et coûteux pour une ligne d'entier parcours de desservir la population riveraine.

Si vous construisez ces chemins de colonisation reliant les parties centrales de Québec et d'Ontario à ce pays du Nord, vous tiendrez les colons, à mesure qu'ils avanceront, en rapports étroits avec la population de la partie centrale des provinces, et de cette manière, vous favoriserez probablement davantage l'établissement du pays. Par cette méthode, vous attirerez les colons, et c'est la seule méthode pratique qu'on puisse imaginer.

Mon honorable ami le directeur général des Postes a discuté très au long mon allusion à la construction future d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Je n'ai pas proposé la construction immédiate d'un transcontinental ; mais je désire dire à l'honorable directeur général des Postes et au peuple canadien que je n'ai pas reculé et que je ne recule pas devant la perspective de la construction et de l'exploitation d'un nouveau transcontinental par l'Etat, lorsque le développement du Nord-Ouest canadien l'exigera. Que l'honorable directeur général des Postes, qui recule devant une telle perspective, réfléchisse un moment sur les paroles de l'expert du gouvernement, qui dit à la page 8774 des " Débats " que, du vivant des membres de cette Chambre, nous aurons peut-être trois ou quatre lignes transcontinentales. S'il lui faut des déclarations extravagantes, qu'il relise celles faites par l'expert du gouvernement et non par ma modeste affirmation que, dans mon opinion, à quelque date future, il pourra être nécessaire d'avoir un chemin de fer transcontinental construit et exploité aux frais du peuple canadien. Je ne recule pas devant cette responsabilité, bien que le directeur général des Postes semble, lui, reculer. Quand il prend cette attitude, il est entièrement en désaccord avec l'expert du gouvernement, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et l'honorable député de Hants (M. Russell), qui a déclaré, à la page 9209 des " Débats ", que le nombre des lignes transcontinentales qui pourraient être construites à l'avenir était absolument illimité. Que mon honorable ami considère aussi les paroles de l'honorable ministre des Finances, qui, à la page 8812 envisage la possibilité de plusieurs lignes transcontinentales de plus. Qu'il considère encore les paroles de l'honorable ministre de l'Agriculture, qui aux pages 9781 et 9782 des " Débats ", s'est étendu sur l'immense avenir de ce pays dans l'élevage des animaux et la céréale de culture. Qu'il relise aussi les paroles de l'honorable ministre de l'Intérieur. Que mon honorable ami le directeur général des Postes ne recule pas devant la perspective de l'obligation pour notre peuple, à une époque future, de construire une autre ligne transcontinentale, et de l'acceptation de cette tâche par nous.

Mon honorable ami le directeur général des Postes s'est grandement amusé de ma proposition d'améliorer les ports de la baie Georgienne, du Saint-Laurent et du littoral océanique. A la page 10039 des " Débats ", il tourne cette proposition en ridicule et déclare nettement (le fait devrait être signalé à l'attention de la compagnie)

que le gouvernement canadien n'a aucunement l'intention de dépenser un seul dollar sur les ports de la baie Georgienne, sur le Saint-Laurent, ou sur les ports de l'Atlantique. Je le dis après avoir pesé les paroles du directeur général des Postes ; et je montrerai à la Chambre et au pays comment je dégage ce programme politique des paroles dont s'est servi l'honorable ministre. L'honorable directeur général des Postes fait une comparaison juste—il l'a déclaré à maintes reprises—entre ma proposition et celle du gouvernement. A la page 10041 des " Débats ", il fait observer que la dette du port de Québec s'élève à $5,803,538, et que la dette du port de Montréal s'élève à $8,054,156. Il ne tient pas compte du coût de l'aménagement d'autres ports, il ne donne pas les chiffres relatifs à ces ports, car il n'a pas ces chiffres devant lui ; mais il prend les chiffres qu'il a, et de propos délibéré les ajoute au montant de ma proposition, bien qu'il n'en ajoute pas un seul dollar au coût de la proposition du gouvernement. De deux choses l'une : ou bien sa comparaison est injuste, (et je ne voudrais pas lui faire ce reproche), ou bien ce n'est pas la politique du gouvernement de dépenser un seul dollar en vue de l'aménagement et du développement des ports de la baie Georgienne, du Saint-Laurent ou des ports de l'Atlantique. S'il a une réponse à ce que je viens de dire, j'aimerais à la connaître. Voici un honorable ministre parlant au nom du gouvernement, désigné par le gouvernement pour critiquer le côté financier de ma proposition, qui de propos délibéré ajoute $5,803.538, la dette du port de Québec, et $8,054,156, la dette du port de Montréal, au coût de mon projet, et il n'ajoute pas un dollar en raison d'aucun de ces travaux à la proposition du gouvernement. La conclusion exacte et nécessaire de cela n'est-elle pas que le gouvernement se propose de ne pas dépenser un seul dollar pour le développement des ports de la baie Georgienne, du Saint-Laurent ou des ports de l'Atlantique ? Ou bien c'est là la politique du gouvernement, ou bien l'honorable directeur général des Postes a fait de propos délibéré une comparaison déloyale. C'est à cet honorable ministre et au très honorable chef du gouvernement à dire laquelle de ces deux propositions il désire accepter.

Mon honorable ami s'est aussi amusé quelque peu de ma proposition de faire ériger par l'Etat des élévateurs ou entrepôts, et il a déclaré cette proposition absurde, vu que le gouvernement ne pourrait supporter la concurrence des entreprises d'intérêt privé. L'honorable directeur général des Postes a-t-il été si longtemps en fonction qu'il ne sait pas qu'il concurrence les entreprises d'intérêt privé dans son propre département à l'heure qu'il est, en ce qui regarde le transport des colis ? Ne sait-il pas qu'il concurrence les entreprises d'intérêt privé en maintenant ses banques d'épargnes? Ne sait-il pas que l'Etat fait concurrence à l'initiative privée en fabriquant de la ficelle d'engerbage et en exploitant ses chemins de fer?

Je n'ai pas proposé ce plan comme en étant un dans lequel le gouvernement devrait s'engager immédiatement ; je l'ai suggéré comme un projet que le gouvernement devrait considérer ; et j'ai fait observer que dans les Etats de l'ouest on avait virtuellement un régime de propriété publique des élévateurs, et que les cultivateurs plaçant leurs grains dans ces bâtiments recevaient un certificat garanti par l'Etat. Je ne saurais dire si c'est le cas ou non, mais c'est ce qu'on m'assure. Je n'ai pas eu l'occasion de m'enquérir de la matière à fond.

M. McCREARY : Je ne sache pas qu'il y ait, dans les Etats producteurs de céréales du Minnesota, du Dakota, du Wisconsin ou de l'Iowa, des élévateurs qui soient la propriété des pouvoirs publics. Il y a des élévateurs qui sont la propriété de cultivateurs, mais je n'en connais pas qui soient la propriété de l'Etat.

M. SPROULE : N'y en a-t-il pas à Duluth?

M. McCREARY : Non.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) ne m'a peut-être pas très bien compris. Mes informations n'étaient pas précisément qu'il existait des élévateurs qui fussent la propriété des gouvernements des Etats ; mais, si j'ai bien compris, les gouvernements exercent un tel contrôle sur ces établissements que les certificats émis pour les grains déposés dans les élévateurs portent le sceau de l'Etat, et les cultivateurs à qui l'on remet ces certificats peuvent compter sur le crédit des pouvoirs publics pour se faire payer ; de fait ces certificats sont regardés virtuellement comme titres négociables par les cultivateurs de l'ouest. Je reconnais les lumières supérieures de mon honorable ami de Selkirk, à cet égard ; mais des gens qui prétendent être au courant des faits m'assurent que cette condition existe dans quelques-uns des Etats de l'ouest ; et ces informations peuvent se concilier dans une certaine mesure avec celles que mon honorable ami possède sur ce point. Je ne jugerais pas après tout que ce soit une proposition très radicale de suggérer que le gouvernement considère l'épargne qu'il y aurait au point de vue commercial à pourvoir des élévateurs ou entrepôts à un prix minimum, au lieu de laisser les cultivateurs les établir à un coût maximum. Je pense que mon honorable ami de Selkirk partagera mon opinion sur ce point, bien qu'il puisse avoir certaines modifications à recommander. Par exemple, s'il faut dépenser un cent le boisseau pour tenir le grain en entrepôt pendant un certain laps de temps, et si, au moyen de l'aide que le gouvernement pourrait donner aux cultivateurs de l'ouest, ce grain pouvait être emmagasiné pour un quart de cent le boisseau durant le même laps de temps, certes, une proposition de cette nature ne serait pas tellement absurde que le gouvernement ne doive pas

s'y arrêter. C'est tout ce que j'ai demandé. Je n'ai pas présenté cette idée comme une proposition à mettre à effet sur le champ ; je l'ai présentée comme quelque chose que le gouvernement, à mon avis, devrait considérer. Je m'en tiens absolument à cette opinion, en dépit des railleries de l'honorable directeur général des Postes ; je pense que c'est un plan que le gouvernement sera obligé d'examiner dans un avenir peu éloigné.

L'honorable directeur général des Postes, après avoir refuté, victorieusement selon lui, la proposition que j'avais faite, s'est occupé de la ligne de Québec à Moncton. Il comprend dans la dépense que comporterait mon plan $10,000,000 pour cette partie de l'entreprise. Je crois que j'ai, en parlant à la Chambre, un peu à la hâte, l'autre jour, vers six heures, parlé d'une ligne de Lévis à Moncton. Je ne m'étais pas rendu compte que je l'avais fait jusqu'à ce que subséquemment j'en fus informé par l'honorable ministre de la Justice ; et là-dessus, je déclarai que je me proposais de faire passer la ligne de la Rivière-du-Loup à Moncton, parce qu'une fois à la Rivière-du-Loup, vous avez dépassé l'extrémité de l'Etat du Maine et, dans mon opinion, vous pouvez, en vous servant de l'Intercolonial et en le dirigeant de la Rivière-du-Loup à Moncton par le meilleur chemin praticable, vous assurer d'une voie aussi courte qu'en construisant une nouvelle ligne de Lévis à Moncton. Je ne sais trop quelle nécessité il y a de chemins de colonisation à travers les paroisses de l'intérieur des comtés bordant le Saint-Laurent. S'il y a besoin de chemins de colonisation, je serais prêt à dûment considérer toute demande à cet effet. Mais en parlant d'une ligne courte de Lévis à Moncton, ce que j'avais en vue, c'est plutôt une ligne qui donnerait à la population des provinces maritimes et aux ports de ces provinces une meilleure chance de s'attirer le commerce de l'ouest, et je m'exprimai dans ce sens dans mon discours. Je proposai de construire cette ligne comme tronçon du chemin de fer Intercolonial, de la retenir comme partie du chemin de fer national, et non pas de la remettre au Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, par inadvertance, sans doute, a compris dans son calcul toute la ligne de Lévis à Moncton, et a chargé mon projet d'une somme de $10,000,000 de ce chef.

Rappelons-nous ceci : toute l'entreprise du gouvernement doit coûter $13,000,000, dans cette entreprise il faut inclure la ligne de Lévis à Moncton, laquelle, d'après le directeur général des Postes, doit coûter $10,000,000 ; par conséquent, si vous supprimez ces $10,000,000, il vous reste $3,000,000 pour la construction de toutes les autres lignes comprises dans le projet du gouvernement. C'est un raisonnement juste, n'est-ce pas ?

Cette section est comprise dans la proposition du directeur général des Postes, qui doit coûter $13,000,000 ; et d'après lui elle doit coûter $10,000,000 ; par conséquent, il reste $3,000,000 à dépenser pour tout le reste du projet du gouvernement. Voyons ce que ce merveilleux gouvernement et ce merveilleux directeur général des Postes vont faire de ces $3,000,000. Je vais donner ici une estimation, d'après le ministre des Finances, de ce que coûtera cette entreprise, et je donnerai aussi ma propre estimation.

La ligne de Québec à Winnipeg, d'après le calcul de M. Fielding, coûtera $41,300,000 ; mais d'après le calcul du directeur général des Postes, qui fixe à $40,000 par mille le coût de construction de la ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury, calcul que j'adopte comme étant plus juste, elle coûterait $59,000,000. La perte de loyer et d'intérêt, d'après le ministre des Finances, s'élèverait à $11,468,030, et d'après mon propre calcul, cette perte serait de $17,176,033. La section de montagne, d'après la proposition du ministre des Finances, et que j'adopte pour cette fin, coûterait $2,924,000. Le pont de Québec, d'après la proposition du ministre des Finances, et j'accepte ses chiffres pour les fins de cette partie de mon raisonnement, coûterait $2,000,000. Par conséquent, vous avez une estimation totale du coût du reste de l'entreprise, d'après le ministre des Finances, de $57,632,030, et d'après mon calcul de $81,100,033. Voici ces chiffres sous forme de tableau :

	Calcul Fielding.	Mon calcul.
Ligne de Québec..	$41,300,000	$59,000,000
Perte de loyer et intérêt..	11,468,030	17,176,033
Section de montagnes..	2,924,000	2,924,000
Pont de Québec..	2,000,000	2,000,000
	$57,692,030	$81,100,033

Mais le directeur général des Postes est un si grand génie en matière de finances qu'il va exécuter tout cela pour $3,000,000. La modération et la nature pratique de son calcul sont tellement évidentes, que je serais disposé à ne plus m'en occuper. Je croirais, toutefois, que si mon très honorable ami le premier ministre avait jamais à se choisir un nouveau ministre des Finances il ne devrait pas hésiter un seul instant sur qui porter son choix.

Mon honorable ami le directeur général des Postes a fait différentes autres objection d'une nature plus ou moins détaillée à mon projet. Il s'est opposé à l'achat de lignes existantes. Il aurait voulu construire des lignes et dépenser de l'argent ; à son avis, la population du pays est très opposée à l'achat d'anciennes lignes. Jusqu'à ce que je l'eusse entendu, j'avais toujours été sous l'impression qu'il faisait partie du gouvernement qui a acheté une ligne existante de Lévis à Sainte-Rosalie et l'a payée beaucoup plus qu'elle ne valait. Apparemment il ne peut être le même gentleman qui a préconisé si fortement ce projet lorsqu'il fut soumis à la Chambre par le présent gouvernement. Il a désigné mon projet en disant que c'était du " rapiècetage." Si je ne me trompe il s'est servi de ce terme plusieurs fois dans

son discours un peu prolixe. Voyons jusqu'à quel point c'est du rapiècetage, et dans quelle mesure toutes les entreprises de chemin de fer de notre pays sont du rapiècetage, si celle-ci l'est. Mon plan comporte la prolongation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, soit par l'achat d'une ligne existante ou la construction d'une nouvelle ligne. Cela fait-il de l'Intercolonial un chemin de fer composé de pièces ? S'il en est ainsi, ce chemin de fer a beaucoup plus ce caractère aujourd'hui ; car il n'a qu'un privilège de circulation de Sainte-Rosalie à Montréal. Mon projet a en vue la construction d'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Cela en fait-il un rapiècetage? Assurément non.

M. HEYD : Est-ce que le chemin de fer Canada-Atlantique ne se rend pas jusque-là.... Pardon, vous avez raison.

M. BORDEN (Halifax) ; Je pense que mon honorable ami (M. Heyd) ne m'a pas compris. Je voulais faire comprendre, et je crois l'avoir fait, qu'en vue de relier la ligne du Canada-Atlantique au chemin de fer actuel du Canadien Pacifique entre North-Bay et Winnipeg, la route la plus commode serait celle de l'embranchement Scotia à Sudbury.

M. HEYD : C'est parfait.

M. BORDEN (Halifax) : Certes, jusqu'ici ce n'est pas là un plan fait de pièces de rapport, un rapiécetage. Il a en vue l'acquisition de cette ligne depuis Sudbury, ou depuis North-Bay, au besoin, jusqu'à Fort-William, et l'usage de cette ligne, sous une direction convenable et indépendante, par trois réseaux canadiens distincts et par le chemin de fer Intercolonial. Est-ce que l'usage de cette ligne par trois chemins de fer fait du projet en question une entreprise de rapiécetage ? S'il en est ainsi, que dites-vous du chemin de fer Canada-Atlantique, lequel à l'heure qu'il est, fait circuler ses trains sur le chemin de fer du Grand Tronc de Côteau à Montréal ? Que dites-vous du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fait circuler ses trains de Toronto à North-Bay sur le chemin de fer du Grand Tronc ? Que dies-vous du chemin de fer Dominion Atlantic, dans la Nouvelle-Ecosse, lequel, sur un parcours de 45 milles, se sert du chemin de fer de la voie de l'Intercolonial et s'est assuré des privilèges de circulation sur une distance de 15 milles de plus ?

Que dites-vous du chemin de fer Intercolonial même, qui fait circuler ses trains sur le Grand Tronc, de Sainte-Rosalie à Montréal ? Que dites-vous du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fait circuler ses trains sur plusieurs voies louées par lui ? Que dites-vous du chemin de fer du Grand Tronc, qui, si je ne me trompe, fait exactement la même chose. Sont-ce là des réseaux comparables à un rapiècetage ? Si ces réseaux ne sont pas un rapiècetage, alors le projet que je prêche ne l'est pas davantage ; et si mon plan se résume à un simple rapiècetage, alors il est tout aussi bon que le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer du Grand Tronc, le Dominion Atlantic, et des douzaines de lignes des Etats-Unis que je pourrais nommer.

Puis, je proposai de nous assurer de rampes convenables entre le lac Supérieur et Winnipeg. Il n'y a rien là que je sache qui soit de la nature d'un rapiècetage. Je propose aussi de venir en aide à la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest. Y a-t-il là quelque chose qui soit de la nature d'un rapiècetage ? S'il en est ainsi, on peut faire ce reproche au projet du gouvernement tout autant qu'au mien. Y a-t-il quelque chose de la nature d'un rapiècetage dans la proposition de faire servir la même ligne d'Edmonton à l'océan pour deux chemins de fer, lorsque cette ligne suffit pour les deux ? S'il en est ainsi, on pourrait appliquer exactement le même raisonnement à nombre de chemins de fer sur le continent de l'Amérique du Nord. Mon honorable ami (M. Charlton), l'expert du gouvernement, nous faisait observer l'autre jour que le chemin de fer Wabash jouissait de privilèges de circulation sur le Grand Tronc. Est-ce là du rapiècetage ? Est-ce du rapiècetage de faire transporter le grain par le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis l'ouest jusqu'à Fort-William, et de là par bateau à vapeur jusqu'à un port de la baie Georgienne, et de là, par trois différents chemins de fer, jusqu'à Montréal, et par le chemin de fer Intercolonial, de Halifax à Saint-Jean ? Mon très honorable ami me permettra de lui faire observer que si c'est là du rapiècetage, c'est la sorte de rapiècetage qui fut approuvée par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque l'Intercolonial fut prolongé de Lévis à Montréal. Le projet qu'on avait formé alors, c'était de faire recueillir par le Grand Tronc, sur les bords de la baie Georgienne, les marchandises à provenance de l'ouest, d'où il les transporterait à Montréal, les transférerait au chemin de fer Intercolonial, pour les faire aboutir aux ports des provinces maritimes. Mon projet en est-il un de rapiècetage ? Que faut-il dire alors du projet qui fût introduit dans le temps en cette Chambre, par le gouvernement même dont mon très honorable ami est le chef, et dont l'honorable directeur général des Postes fait partie ; projet qu'on signala dans le temps comme le comble de la sagesse et de l'habileté politique en matière de développement des chemins de fer ? En outre, qu'est-ce que la politique du gouvernement a en vue ? Elle a en vue l'établissement d'une ligne possédée et exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique depuis l'océan Pacifique jusqu'à Winnipeg ; d'une ligne possédée par l'Etat et exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, avec droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, ou ce qui est plus probable, la transmission de ce commerce par voie du Grand Tronc

jusqu'à Portland. Je ne suppose pas que le premier ministre ou le directeur général des Postes regarde cela comme un projet fait de rapiécetage, et pourtant il mérite cette appellation tout autant que la proposition que j'ai faite à la Chambre.

Maintenant, M. l'Orateur, si nous faisons l'exacte comparaison entre le prix de revient des deux entreprises, que trouverons-nous ? Pour les fins de cette comparaison, j'aurais bien le droit de placer sur la ligne de Moncton à Québec, et sur la ligne de Québec à Winnipeg, au moins la même estimation que celle faite par le directeur général des Postes de la ligne que j'ai proposée de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Je ne vois aucune raison pour qu'un chemin, je ne dis pas un chemin pourvu des rampes proposées par le gouvernement, mais un chemin pourvu de pentes raisonnables, puisse être construit de Moncton à Winnipeg pour un prix moindre qu'un chemin de l'embranchement du Scotia à Sudbury. Je n'ai rien entendu en cette Chambre qui puisse me faire croire qu'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury coûterait un dollar de plus par mille que la ligne de Moncton à Winnipeg. Au contraire, d'après ce que j'ai entendu en cette Chambre dans le cours du débat, je pense qu'on peut supposer sans crainte de se tromper, qu'avec les mêmes pentes et les mêmes caractères généraux, la ligne de Moncton à Winnipeg coûtera beaucoup plus par mille qu'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Toutefois, je donnerai au directeur général des Postes le bénéfice du doute ; et je ferai de la proposition du gouvernement la même estimation que celle qu'il a faite de ma proposition d'une ligne de la station de Scotia à Sudbury, c'est-à-dire $40,000 par mille. A ce compte, la ligne de Moncton à Québec—qui est de 400 milles de longueur d'après l'estimation la plus modérée, mais que je crois être beaucoup plus longue que cela—coûtera $16,000,000. On a fait différentes estimations de la longueur de la ligne de Québec à Winnipeg ; mais je prends l'estimation de mon honorable ami, le ministre des Finances, 1,475 milles, ce qui à $40,000 par mille donnera $59,000,000.

Quant au pont de Québec, j'en estime le prix de revient au même chiffre que le ministre des Finances : $2,000,000. Pour l'intérêt durant le temps de la construction, j'adopte le même taux que le ministre des Finances, bien que les chiffres soient nécessairement plus élevés, puisque le prix de revient est plus grand ; il y a donc de ce chef $4,838,250. Cela fait un total jusqu'à présent de $81,831,250. L'intérêt sur la division de l'Est, pendant sept ans, durant lesquels aucun loyer ne doit être payé, s'élèvera à $17,176,033 ; et l'intérêt sur la division de l'est pendant trois ans, durant lesquels le loyer pourra n'être pas payé, et s'il n'est pas payé, sera ajouté au capital, s'élèvera à $7,365,442. De sorte que vous avez, comme coût de ce chemin de fer, d'après ce que je crois être une estimation basse et modérée, une somme d'au moins $106,389,725. Je n'ai pas compris là-dedans un seul dollar d'intérêt sur les loyers de la division de l'est ; j'ai simplement pris le loyer que la compagnie n'est pas tenue de payer, et j'en ai fait le calcul pendant sept ans. J'aurais pu ajouter à cette estimation ; mais je la laisse telle qu'elle est, ne comprenant aucun item douteux, aucun item sujet à contestation ; et je prends pour base exactement l'estimation faite par mon honorable ami le directeur général des Postes du prix de revient de ma ligne projetée de la station de Scotia à Sudbury, bien qu'à mon avis la ligne du gouvernement à travers le pays du nord doive coûter beaucoup plus. Et lorsque je donne cette estimation au pays, je ne voudrais pas qu'on crût un seul instant que dans mon opinion cette ligne pourra être construite moyennant ce prix avec les pentes ou avec le degré de perfection qui, d'après l'honorable député de Norfolk-nord, sont absolument nécessaires pour assurer le transport du grain. La dépense serait probablement augmentée de cinquante pour cent si vous cherchiez à obtenir un chemin de cette nature. Mon calcul s'applique simplement à un chemin pourvu de pentes raisonnables, comme le directeur général des Postes l'a supposé, lorsqu'il a déterminé le prix de revient du chemin de l'embranchement de Scotia à Sudbury à $40,000 par mille.

Voyons maintenant ce qu'il serait nécessaire d'exécuter aux termes de mon contre-projet pour relier parfaitement et complètement l'est et l'ouest, pour rattacher étroitement les deux grands réseaux de chemin de fer de l'ouest aux trois grands réseaux de l'est, à une date très prochaine. En premier lieu, il vous faudrait construire un chemin de l'embranchement de Jacques-Cartier à Coteau, trente milles, lequel à $40,000 par mille (nous sommes parfaitement d'accord sur ce prix) coûterait $1,200,000. Je fixe le prix d'achat du chemin de fer Canada Atlantique à $12,000,000. Je l'estime à ce prix parce que suivant moi, si on ne voulait pas nous vendre le chemin de fer du Canada Atlantique à ce prix, il serait possible de construire un chemin de Montréal à la baie Georgienne, d'une longueur de 360 milles, pour le total de ces deux sommes que j'ai mentionnées, savoir : $13,200,000. Par conséquent, si nous ne pouvons obtenir des conditions raisonnables de la Compagnie du chemin de fer du Canada Atlantique, nous pourrions prendre le parti de construire un chemin, et la somme que j'ai mentionnée serait amplement suffisante pour le construire depuis Montréal jusqu'à un port de la baie Georgienne. Un chemin de l'embranchement Scotia à Sudbury, 104 milles à $40,000 par mille, coûterait $4,160,000. Le chemin de Sudbury à Fort-William, 555 milles, au prix d'au plus $45,000 par mille, coûterait $24,975,000. Les améliorations sur le chemin de Sudbury à Fort-William pourraient coûter $3,000,000, et sur le chemin de Fort-William à Winnipeg, $2,130,000. Cela donne un prix total de $47,465,000 pour

arriver au résultat que j'ai indiqué. Il reste donc une différence entre le prix de revient de cette partie de mon contre-projet et celui du projet du gouvernement d'à peu près $60,000,000; et ces $60,000,000 pourraient être appliqués de bien des manières utiles à l'amélioration des moyens de transport de notre pays. Une partie pourrait être affectée à l'établissement de ces chemins de colonisation dans le nord, dont j'ai parlé. Une partie pourrait être appliquée à l'outillement des ports de la baie Georgienne. Une partie même pourrait être appliquée à l'amélioration et au développement de nos canaux. Une autre partie encore pourrait être affectée à l'aménagement utile des ports de Québec et de Montréal aussi bien que des ports de Saint-Jean et Halifax. Et après que vous auriez fait tout cela, il vous resterait encore plusieurs millions de dollars.

Quant au projet même du gouvernement, je n'entreprends pas pour le moment d'en signaler tous les défauts apparents. On l'a fait très au long dans le cours du débat. Néanmoins, il est un caractère ou deux qui sont tellement importants que je juge bon d'en parler, même au point où nous en sommes de la discussion. En premier lieu, nous manquons absolument d'informations relativement à cette section de l'est ; nous n'avons rien qui nous permette de nous former une idée un peu juste de ce qu'elle coûtera. J'ai demandé l'autre jour, de mon siège, aux membres du cabinet, s'il y en avait un qui fût en mesure de dire ce que coûterait cette section de l'est à $40,000,000 près ; de nous dire si cette partie du chemin doit être construite avec une rampe de quatre dixièmes pour cent, et si, dans le cas où ils seraient disposés à faire une telle estimation, ils étaient à même de présenter au pays des données sur lesquelles étaient basés ces calculs.

Je n'ai pas reçu de réponse. Je ne pense pas que mon très honorable ami, ou aucun de ses partisans, soit en mesure de faire un calcul approximatif et de l'appuyer de données suffisantes. La construction d'un chemin dont les rampes n'excèdent en aucun cas quatre dixièmes pour cent, chiffre indiqué comme nécessaire par mon honorable ami de Norfolk-nord, avec les courbes convenables, la solidité et les caractères requis pour le remorquage des trains, présente de grandes difficultés, et on ne saurait dire que nous avons les renseignements nécessaires à cet égard. Mon honorable ami de Norfolk-nord, l'autre jour, a parlé du remorquage sur ce chemin de fer de trains de 2,000 tonnes, moyennant une dépense de $1 par mille. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), qui lui répondit, montra que sur un chemin de fer dont il a donné le nom, pourvu de rampes aussi douces qu'aucun chemin de fer en Amérique, le prix du remorquage d'un train de 576 tonnes était de $2 par mille ; et si l'honorable député de Norfolk-nord, que mon très honorable ami le premier ministre a indiqué comme étant un grand expert en matière de transports par voie ferrée s'est trompé à ce point sur une question de cette nature, le gouvernement lui-même ne peut être près de la vérité en ce qui regarde le prix de construction.

En second lieu, une commission a été nommée en vue de s'enquérir de cette question. Personne ne peut lire le décret du Conseil sans en arriver à la conclusion que cette commission a été nommée dans le but de s'occuper de cette question même. Pourtant, avant que nous puissions obtenir aucun renseignement de cette commission, qui ne fera que de commencer ses travaux, nous allons dépenser $120,000,000, peut-être $150,000,000, sans aucune donnée, sans aucun renseignement de cette source.

Puis, j'ai signalé l'absence de garanties en vue de retenir le trafic canadien pour les voies canadiennes. J'ai fait observer que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est réellement aux mains de la Compagnie du Grand Tronc, et cela à dessein, par l'Acte de notre gouvernement, qui oblige le chemin de fer du Grand Tronc à se porter acquéreur de $24,900,000 du capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique, lequel capital-actions le Grand Tronc peut acquérir à un prix nominal quelconque à être déterminé entre les deux. J'ai fait observer aussi que le chemin de fer du Grand Tronc pourra recueillir les marchandises à Winnipeg, North-Bay, Gravenhurst ou Québec et les transporter à Portland sans enfreindre une seule des stipulations de ce contrat. C'est certainement là un sérieux défaut. J'ai fait observer encore une fois que la distance de Québec à Portland est de moins de 318 miles, tandis que de Québec à Saint-Jean, par le chemin le plus court possible, même en acceptant les chiffres de mon honorable ami, elle est de 470 à 490 milles, et que de Québec à Halifax, par le chemin le plus court possible, suivant la prétention de mes honorables amis de la droite, la distance est de 586 milles. Même si les frais sont les mêmes le chemin de fer du Grand Tronc s'assurera tout le montant du prix de transport en remorquant les marchandises de Québec à Portland, tandis qu'en les transportant à Halifax ou à Saint-Jean, il n'aurait qu'une petite partie de ce prix. Par conséquent, il est d'importance première que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par certaines restrictions dans le contrat. Elle a ses deux têtes de lignes dans les Etats-Unis, et vous ne pouvez la blâmer de transporter ses marchandises à Portland, si, par ce moyen, elle gagne plus d'argent qu'en les dirigeant sur Saint-Jean et Halifax. Mais je blâme le ministère pour n'avoir pas stipulé dans ce contrat ou dans quelque autre contrat supplémentaire, que ces marchandises ne pourraient être transportées par le chemin de fer du Grand Tronc vers ses têtes de lignes des Etats-Unis, mais qu'en considération de l'aide donnée au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ces marchandises devraient être transportées aux ports canadiens.

Puis, ce projet du gouvernement néglige

absolument de tenir compte de nos grandes voies navigables intérieures sur lesquelles nous avons dépensé quelque $80,000,000. Le ministère se propose de laisser ces voies navigables à l'abandon. D'après ses experts, tout le grain de l'Ouest sera transporté sur ce chemin de fer, parce qu'il fournira le moyen le plus économique de transport. Alors, que deviendront nos voies navigables? Ou, si la voie d'eau combinée avec la voie ferrée est plus économique, pourquoi dépenser $120,000,000 ou $150,000,000 sur ce projet. Si le grain doit être transporté aux rivages de la baie Georgienne, et de là transporté par eau ou par voie d'eau et voie ferrée combinées, jusqu'à Québec ou Montréal, pourquoi imposer au pays une dépense de $120,000,000 ou de $150,000,000 par la construction de ce chemin jusqu'à Moncton ? Que le gouvernement sorte de ce dilemne. Ou la construction et l'exploitation de ce chemin donneront les merveilleux résultats qu'on prétend, ou il ne les donneront pas. S'ils donnent ces résultats, à quoi bon avoir dépensé $80,000,000 sur ces voies navigables ? D'un autre côté, s'ils ne donnent pas ces résultats, si nous continuons à nous servir des voies navigables, de quelle utilité sera le chemin ? S'il nous faut dépenser cette énorme somme de $120,000,000, comme l'estime le gouvernement, ou de $150,000,000, quand serons-nous en mesure d'aménager les ports de la baie Georgienne, de développer nos canaux et de rien faire d'utile pour les ports de Montréal, d'Halifax et de Saint-Jean ? Ce sera une énorme dépense qui nous laissera absolument dépourvus pendant bien des années à venir, en ce qui regarde le développement de nos voies navigables. En outre, ce nouveau chemin va étouffer l'Intercolonial, en le laissant avec son terminus actuel à Montréal. Il ne saurait y avoir de doute dans l'esprit de quiconque a suivi le débat sur le prolongement de l'Intercolonial de Québec à Montréal, que le proposition alors était d'amener l'Intercolonial à Montréal afin de le mettre à même d'obtenir sa part de trafic de l'Ouest. Or, on l'a prolongé jusqu'à Montréal, et il n'a pas obtenu beaucoup de ce trafic. Quelle en est la raison ? La raison, c'est qu'il n'a pas de raccordement dans l'ouest. Il est vrai qu'un contrat a été fait avec le chemin de fer du Grand Tronc, contrat qui nous fut annoncé comme assurant d'une manière absolue à l'Intercolonial une très grande partie du trafic de l'ouest ; mais jusqu'à présent, pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pas obtenu ce trafic. Nous avons deux chemins de fer aboutissant à Montréal, et un autre très près de Montréal ; le Canada-Atlantique, le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique. Le Canada-Atlantique transporte son grain à partir de Côteau, principalement par la voie d'eau; et l'Intercolonial n'a pas de raccordement avec le point où ce grain est transporté dans la ville de Montréal. Le chemin de fer du Grand Tronc transporte du grain à Montréal. Il a ses propres raccordements sur Québec et sur Portland, et il transporte les grains à l'un ou à l'autre. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi ses raccordements dans l'est. Mais l'Intercolonial ne va pas plus loin que Montréal, il est absolument hors d'état de concourir pour le trafic de l'ouest. Si, au lieu de le laisser dans cette position, vous prolongez l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, vous changez entièrement, pour ce chemin, la condition des affaires. Vous avez alors l'Intercolonial, le Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et le Canada-Atlantique, cherchant tous à obtenir sur les rivages de la baie Georgienne leur part des marchandises à provenance du grand ouest. Ces marchandises sont amenées là par des bateaux à vapeur appartenant à des lignes indépendantes, et l'Intercolonial serait sur le même pied que ces autres chemins de fer en ce qui regarde ce trafic. Y a-t-il aucune bonne raison pour que l'Intercolonial s'arrête où il est, à Montréal ? Nous avons beaucoup parlé d'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais je répète une question que j'ai déjà posée : qu'allez-vous faire de l'Intercolonial ? Est-ce votre intention qu'il ne se développe pas à l'avenir ? Si c'est votre intention de continuer à en retenir la propriété, assurément, il sera expédient de le développer, de ne pas le laisser dans le statu quo. Toute chemin de fer, dans cet âge de progrès, qui ne progresse pas, s'ankylose, meurt. C'est ce qui arrivera à l'Intercolonial, si on le laisse dans son état actuel. Mais si vous le dotez des prolongements proposés par ce projet, vous lui assurerez ainsi qu'aux provinces maritimes, une juste part du trafic de l'ouest. Car, si l'Intercolonial s'assure le raccordement avec les ports de la baie Georgienne, il transportera les marchandises recueillies là-bas aux ports des provinces maritimes, pour la bonne raison qu'il ne saurait les transporter ailleurs.

A une heure, la séance est suspendue.

M. R. L. BORDEN : Au moment de la suspension de la séance, je parlais de cet aspect du projet ministériel qui laisse l'Intercolonial avec son terminus occidental à Montréal, sans raccordement avec l'ouest et impuissant à entrer en concurrence pour le trafic de l'est. Je tiens à citer ici les observations formulées par le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) qu'on trouvera à la page 10554 du compte rendu des Débats :

> Le chemin de fer Grand Tronc alimentera la ligne que nous allons louer au Grand Tronc-Pacifique. Le trafic ne manquera pas. Mais quelle ligne alimentera l'Intercolonial si on le prolonge jusqu'à Winnipeg, ainsi que le propose le chef de l'opposition ? Pourrez-vous compter sur le Canadian-Northern et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Non, car ces deux compagnies ont leur voie ferrée. D'où vous viendra le trafic ?

Le ministre des Douanes ne semble pas comprendre que c'est là fatalement la situation où l'on veut laisser l'Intercolonial à Montréal, sans raccordement avec l'ouest. Le Grand Tronc et le Canada Atlantique se

dirigent de Montréal vers l'ouest, et le Grand Tronc est le seul qui se raccorde directement avec l'Intercolonial ; mais ce chemin de fer ayant à Québec et à Portland des raccordements avec l'est, il est de son intérêt de ne pas céder de trafic à l'Intercolonial à ce point ; et ainsi le ministre des Douanes, tout alarmé qu'il est de la perspective qui se dresse devant l'Intercolonial à Winnipeg, estime que la situation de ce chemin de fer à Montréal ne laisse absolument rien à désirer, bien que le prolongement de ce réseau de Québec à Montréal ait été effectué au coût estimatif de quinze à vingt millions de dollars, et cela expressément dans le but de lui assurer sa part des transports de l'ouest. Relativement aux chemins de fer de l'ouest, il est bon de se rappeler que le chemin de fer Canadien du Nord n'a aucun raccordement avec l'est du Canada, mais que le projet que je propose lui assurerait ces raccordements. Ce chemin de fer se raccorderait avec l'Intercolonial à Sudbury, et en toute probabilité, lui céderait à cet endroit les transports destinés au littoral, au moins dans la mesure où ces transports suivraient la route de la rive nord du lac Supérieur par rail. Je le répète, et c'est là une partie de la proposition que je soumets à l'approbation du pays, en m'appuyant sur les avis de nos plus habiles experts en matière de chemins de fer : le chemin de fer Intercolonial, quand il aurait atteint Winnipeg, ne s'arrêterait pas là définitivement, mais se prolongerait éventuellement jusqu'à la côte du Pacifique, du moment que les besoins des populations de l'ouest et du pays dans son ensemble demanderaient ce prolongement.

Envisageant la question sous un autre aspect, je ferai observer que de l'avis d'hommes qui font autorité au pays, les marchandises seront récoltées du côté occidental de ce lac, et transbordées sur les chemins de fer du côté oriental du lac. Au risque de fatiguer l'attention de la Chambre, je tiens à lire une partie de la lettre que le député de Lanark-nord (M. Rosamond) nous a déjà citée. Dans cette lettre, M. Meighen formule les arguments tendant à prouver que, dans l'avenir, la plus grande partie, sinon la totalité des transports de l'ouest se dirigeront vers l'est par la voie du lac Supérieur. L'auteur, après avoir dit qu'il s'abstient d'émettre d'avis quelconque sur les propositions dont le parlement est saisi, mais qu'il envisage la question au point de vue des affaires, ajoute :

J'ai déjà fait savoir par les journaux, il y a neuf ans, que très peu de produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest seraient transportés à la mer par une voie de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Je suis toujours du même avis, et je persiste à dire que très peu de ces produits prendront la voie entièrement de terre, soit par le Grand Tronc-Pacifique ou le Pacifique Canadien, et que très peu de ces produits arriveront aussi à la mer par nos canaux canadiens.

M. BORDEN (Halifax).

Les cultivateurs commencent à disposer de leur blé entre le 1er et le 10 septembre, et si les transports peuvent s'effectuer sans encombre jusqu'à Fort-William, les deux tiers de la récolte seront déjà rendus aux lacs avant la clôture de la navigation, disons le 12 décembre.

On peut tenir en service des navires entre Fort-William et les ports de la baie Georgienne jusqu'au 12 décembre. Ce dont nous avons besoin, c'est d'avoir plus d'élévateurs à l'est des lacs pour nous mettre mieux en mesure de lutter avec Buffalo. Il nous faut aussi des chemins de fer à doubles voies et à rampes douces entre Montréal et les ports de la baie Georgienne. Quand nous aurons tout cela, on pourra transporter le blé par les lacs, de Fort-William jusqu'aux élévateurs de l'est, à des taux variant de 3½ pour cent à 1 cent par boisseau. Les chemins de fer transporteront le blé de la baie Georgienne à Montréal, hiver comme été, pour 3½ cents le boisseau ou moins. Nos grands élévateurs des lacs, qui auront servi à emmagasiner les immenses quantités de grain expédié par les lacs avant la fermeture de la navigation, se trouveraient aussi de la sorte à fournir en hiver du fret à destination d'Halifax et de Saint-Jean, qui sont nos ports d'hiver.

Le reste de la récolte du Manitoba ou des Territoires resterait soit chez les cultivateurs eux-mêmes, ou dans les élévateurs de l'intérieur, ou encore à Fort-William jusqu'à ce que la navigation s'ouvre de nouveau le 1er mai.

D'après ce qui précède, vous pouvez voir qu'un chemin de fer contournant le nord du lac Supérieur serait, selon moi, un fiasco complet, en tant que facteur pouvant servir à diriger les produits de notre Nord-Ouest vers une route entièrement canadienne.

En réalité, nous sommes plusieurs années en arrière. Nous devrions avoir depuis longtemps une flotte de navires pour transporter le grain de Fort-William jusqu'aux ports de la baie Georgienne. Enfin, il y a beau temps que nous devrions être outillés pour ce transport de produits du Nord-Ouest.

Remarquez bien ce que je vous dis. Une grande partie du grain du Nord-Ouest se dirigera avant longtemps vers le sud, pour expédition de Duluth à Buffalo, et de là à la mer par les chemins de fer des Etats-Unis. Grâce à la politique que nous avons adoptée, et aussi à ce que nous avons négligé de faire, nous sommes à fournir du fret aux chemins de fer des Etats-Unis. Nous mettons nos gens de l'ouest en relation avec l'intermédiaire américain ; c'est-à-dire que nous faisons des affaires à reculons.

En un mot, nous ne serons jamais en mesure d'être maîtres de la situation, pour les produits du Nord-Ouest, tant que les chemins de fer traversant la région des prairies ne pourront pas prendre à leur charge les deux tiers de la récolte et les transporter jusqu'aux lacs, disons Fort-William, avant la fermeture de la navigation ; tant que, aussi, nous n'aurons pas les facilités nécessaires pour la traversée des lacs jusqu'aux élévateurs, ainsi que les chemins de fer dont j'ai parlé plus haut pour transporter le blé à Montréal et à Québec en été, et à Halifax et Saint-Jean en hiver. Mais on ne réussira jamais à envoyer de grandes quantités de blé par une voie entièrement de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Un chemin de fer à double voie et à rampes faciles, entre Montréal et disons Midland ou un autre port quelconque de la baie Georgienne, pourrait transporter 200 millions de boisseaux de blé par an, en disposant des trains de 80 wagons par locomotives. On pourra

faire des trains de moindre longueur en prenant des wagons de plus grande dimension, le tout étant l'équivalent de 80 de nos wagons ordinaires.

Je puis vous assurer que, selon moi, l'état des choses actuel, antant qu'il s'agisse de la question des transports, n'est rien moins que rassurant. J'ai bien peur, je le répète, qu'avant longtemps une très grande partie des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ne prenne la voie du sud.

S'il faut ajouter foi aux vues exprimées par l'auteur de ces lignes, qui a mûrement étudié la question, il y a lieu de croire que la plus grande partie, sinon la totalité des transports du grain de l'ouest se dirigeront vers la rive occidentale du lac Supérieur ; et alors le prolongement de l'Intercolonial vers la rive orientale du même lac mettra ce réseau en mesure de concurrencer, sur un pied d'égalité, les autres voies ferrées, relativement aux transports des céréales de l'ouest, chose que le ministre des Douanes appelle de tous ses vœux. Le directeur général des Postes a cherché à ridiculiser la proposition que j'ai formulée au sujet de la construction d'élévateurs ; et cependant, versé qu'il est dans la connaissance de nos affaires commerciales et dans les questions se rattachant à l'industrie des transports, il appuie sur l'urgence d'établir de grands élévateurs non seulement sur la rive occidentale du lac Supérieur, mais encore sur la rive orientale de ce lac.

Quand le directeur général des Postes déclare qu'il est absurde de la part de l'Etat de concurrencer les entreprises d'initiative privée, il oublie que le gouvernement actuel l'a déjà fait. Marchant sur les brisées de ses prédécesseurs, le gouvernement actuel a fait construire un élévateur à Halifax. On ne saurait affirmer, toutefois, que l'Etat soit entré, ici, en concurrence avec l'initiative privée, puisqu'il n'y a pas d'autres élévateurs à Halifax. Le gouvernement actuel, toutefois, non content de cela, a construit à grands frais, un élévateur et créé tout un outillage à Saint-Jean, où cet élévateur et ces intallations de tête de ligne concurrencent directement l'élévateur et les installations de terminus de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. En outre, comme l'a déclaré le ministre des Chemins de fer du jour, ces intallations de tête de ligne et cet élévateur créés par le gouvernement à Saint-Jean, étaient destinés, dans la pensée du cabinet, à accaparer une partie considérable des transports de céréales de l'ouest, et cela en concurrence même avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Par conséquent, lorsque nous déclarons que le gouvernement devrait doter la route du Saint-Laurent et nos ports maritimes de tous les élévateurs voulus, nous ne faisons que lui suggérer de continuer l'application du système déjà inauguré par le gouvernement conservateur par le passé et appliqué par le gouvernement actuel lui-même, depuis son avènement au pouvoir.

La proposition du gouvernement prête aussi à la critique en ce qu'elle ne nous assure aucun avantage, en retour des énormes dépenses qu'elle entraîne. Quant à la réglementation des prix de transport, tant dans l'ouest que dans l'est, cette mesure ne nous assure rien au delà de ce qui est décrété au sujet de cette réglementation par la loi générale applicable à tous les chemins de fer. A cet égard, le système proposé par le gouvernement ne soutient nullement la comparaison avec celui adopté, il y a quelques années, par le gouvernement du Manitoba qui, en retour de l'aide accordée aux compagnies de chemins de fer, fit insérer au traité intervenu avec ces compagnies certaines stipulations relatives au droit de règlementation qu'il devrait exercer sur les prix de transport. On nous dit qu'il sera établi des prix de transport fort peu élevés sur ce réseau, de Winnipeg à Québec, ou à Halifax et Saint-Jean ; mais lorsque nous proposons de faire inscrire au traité certaines stipulations relatives au chiffre réel de ces taxes de transport, de façon à ce que le pays ait la garantie que les prix exigés pour le transport des produits de l'ouest sur ce réseau seront des prix légitimes, le gouvernement oppose à notre demande une fin de non-recevoir. Le système du gouvernement prête encore à la censure, en ce qu'il tend, au moyen d'une route transcontinentale directe, à développer simultanément le grand territoire septentrional d'Ontario et de Québec, au point de vue de la colonisation. Je le répète, les conditions qui se prêtent au développement du pays au moyen de la colonisation ne sont pas identiques à celles qui favorisent ce développement au moyen d'une ligne directe ; et à mon avis, quand bien même une ligne courte directe, serait praticable dans le but indiqué, de Winnipeg à Québec et à Moncton, il est non seulement peu probable, mais il est réellement impossible que ce genre de route se prête au développement du pays au point de vue de la colonisation. En outre, par cette proposition, le gouvernement grève le pays jusqu'à concurrence de $100,000,000 ou même de $150,000,000 pour la construction de ce réseau, et cela sur des données absolument insatisfaisantes et insuffisantes, surtout lorsqu'il s'agit d'entreprendre des travaux de pareille importance.

Quant à la construction de ce chemin de fer de Winnipeg à Québec et à Moncton, comme route destinée au transport des céréales, on ne saurait l'envisager, pour le moment, que comme un simple essai ; car on ne nous a pas donné de renseignements précis indiquant qu'en construisant ce chemin de fer dans ce but, il y ait lieu d'espérer que l'exploitation s'en puisse faire sur un pied rémunérateur. On ne saurait s'attendre à ce que l'exploitation d'un chemin de fer construit à si grands frais puisse s'effectuer à des prix qui permettent de soutenir la concurrence des transports effectués et par voie navigable et par rail.

Au sujet de la contre-proposition que j'ai présentée à la Chambre, je dois dire, en premier lieu, qu'elle ne vise nullement à une mesure quelconque d'extension de chemin de fer, tant que nous n'aurons pas obtenu toutes les lumières voulues sur tous les points essentiels. J'ai posé comme condition préliminaire de ma proposition qu'il faudrait au préalable obtenir l'avis des experts, avant de se lancer dans pareille entreprise. En troisième lieu, j'affirme que ma proposition assure la réglementation efficace des prix de transport relativement au commerce entre l'est et l'ouest, et cela par le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest. En quatrième lieu, ce contre-projet tend à utiliser et à développer les grandes voies navigables de l'intérieur du pays, et demande que l'outillement de la baie Georgienne, du Saint-Laurent et des ports maritimes se réalise aussi rapidement que le permettront nos ressources financières. En cinquième lieu, l'extension de l'Intercolonial jusqu'à Montréal étant un fait accompli, mon plan tend à le prolonger vers l'ouest jusqu'aux points où il pourra recueillir le trafic de l'ouest et ce projet vise, en dernière analyse, au prolongement de ce réseau jusqu'au Pacifique. Je tiens à déclarer que, relativement à l'extension de l'Intercolonial vers l'ouest, j'ai l'appui de deux importants députés de la droite. Au cours de la dernière session, le député de la Saskatchewan (M. Davis) prononçait les paroles que je vais citer :

A mon avis, le gouvernement a commis une erreur en n'achetant pas le Canada-Atlantique il y a quelque temps. Il aurait fallu prolonger l'Intercolonial, de Montréal jusqu'à Depot-Harbour sur les grands lacs, de façon à créer au moyen du réseau de l'état, un débouché aux transports des grands lacs vers le littoral.

C'est précisément le système que j'ai préconisé au sein de cette Chambre au cours du débat qui s'est livré autour du bill à l'étude ; c'est précisément la politique formulée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) au sujet de l'extension future de nos réseaux de chemins de fer. En outre, le député de Westmoreland (M. Emmerson) s'est aussi prononcé dans le même sens. Au cours de ses observations sur la mesure en discussion, cette session-ci, il a fait la déclaration que voici :

Il est une observation que je désire faire ici, au sujet de la proposition formulée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), relativement au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin que ce réseau puisse accaparer sa part des transports qui se dirigent vers les lacs.

J'incline fortement vers ce projet ; mais, j'en conviens, il n'oppose pas d'obstacle insurmontable à la réalisation de cette grande entreprise.

Une VOIX : Ecoutez !

M. R. L. BORDEN : Eh bien ! si ce prolongement de l'Intercolonial n'est pas un

obstacle à la réalisation de l'entreprise en discussion et s'il fait partie du projet du gouvernement, j'espère que le directeur général des Postes ou quelque autre député ministériel voudra bien ajouter au coût du projet du gouvernement celui qu'ils ont déjà attribué à cette partie de ma contre-proposition tendant au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Comme quelques-uns de mes collègues l'ont fait observer, quand les députés de la droite auront étudié ma proposition, ils constateront que le coût en sera bien inférieur à la somme de quinze ou dix-sept millions, chiffre de l'estimation qu'en a faite le directeur général des Postes. En outre, la proposition que j'ai présentée à la Chambre tient compte de l'importance de développer les territoires septentrionaux de Québec et d'Ontario, et cela au moyen de chemins de fer de colonisation construits au fur et à mesure des besoins du pays, de façon à relier ces nouveaux établissements avec les anciennes provinces.

A notre avis, le meilleur moyen d'entreprendre et de développer la colonisation de ces territoires est en y construisant graduellement, mais avec la rapidité voulue par les besoins du pays, des chemins de fer, reliant les anciens établissements de Québec et d'Ontario à ces territoires du nord, au fur et à mesure des progrès de la colonisation et du développement de ces territoires. A notre avis, un réseau direct, destiné au transport direct des marchandises, ne saurait développer la colonisation de ces nouveaux territoires aussi rapidement que le feraient des chemins de fer de colonisation construits expressément dans ce but. Ma proposition tend, de plus, à relier immédiatement deux grands réseaux de chemins de fer de l'ouest et trois autres grands réseaux de l'est, et cela en territoire canadien. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, un des réseaux de l'ouest et de l'est, possède déjà des raccordements au nord du lac Supérieur. L'utilisation d'une ligne ainsi construite permettra au Grand Tronc dans l'est et au chemin de fer Canadien du Nord dans l'ouest d'effectuer des raccordements avec d'autres parties du pays qu'il importe que ces réseaux desservent. Mon projet vise encore au développement de nos réseaux de chemins de fer, non seulement dans les parties septentrionales des provinces d'Ontario et de Québec, mais, en outre, à travers les anciens établissements de ces provinces qui, à plusieurs égards, ont besoin de nouvelles voies ferrées, afin de pouvoir atteindre le rang auquel ils ont droit d'aspirer, au point de vue du commerce national.

Quoique nos transports peuvent s'effectuer par la voie des grands lacs et à travers les parties colonisées des provinces d'Ontario et de Québec, jusqu'aux ports de Montréal et de Québec et des provinces maritimes, il ne convient nullement de construire, à titre d'essai, à travers les territoires septen-

trionaux de Québec et d'Ontario, un chemin de fer servant à la fois de route directe pour les transports et de chemin de colonisation. Il y a tout lieu de croire que ce chemin de fer ne saurait répondre à ce double besoin ; tandis qu'en prolongeant l'Intercolonial, déjà si utile aux populations des provinces maritimes, jusqu'aux bords de la baie Georgienne et au besoin, encore plus loin vers l'ouest et même jusqu'à l'océan Pacifique, nous relions en un faisceau toutes les parties du pays par un réseau d'Etat sur lequel le peuple canadien aura la haute main.

Enfin, M. l'Orateur, me fondant sur les raisons que j'ai mainte et mainte fois répétées et qui sont exposées avec tant de concision dans la lettre de M. Meighen, je prétends que le prolongement de l'Intercolonial, même jusqu'à la baie Georgienne, ferait affluer une partie considérable des transports de l'ouest, non seulement vers les ports de Montréal et de Québec, mais encore vers ceux de Saint-Jean et d'Halifax. Je regrette d'avoir tant prolongé ces observations et je les termine, en proposant l'amendement, dont le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a déjà donné avis. J'ai l'honneur de proposer, avec l'appui du Dr Sproule :

Que tous les mots après " que " soient rayés et remplacés par les suivants :—

1. Il n'est pas expédient de ratifier la convention contenue dans l'annexe du projet de loi dont la Chambre est saisie, intitulé : Loi concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

2. Que le gouvernement n'a pas communiqué à la Chambre de renseignements de nature à autoriser le parlement à lier le pays à la convention dans son ensemble et surtout à cette partie de la convention qui pourvoit à la construction de près de dix-neuf cents milles de chemin de fer formant la section orientale du chemin de fer désigné dans cette convention.

3. Que le gouvernement, en exposant sa politique dans le discours du trône, à l'ouverture de la présente session, s'est engagé, directement et spécifiquement, à nommer sur le champ une commission d'hommes d'expérience, chargés de préparer un rapport sur l'ensemble de la question des transports et des installations de tête de ligne.

4. Que pour donner suite à cette promesse, le gouvernement, le dix-neuvième jour de mai 1903, par un arrêté du conseil relatif à l'industrie des transports au Canada a fait connaître de nouveau sa politique dans les termes suivants :—

" Les questions à étudier et à élucider sont complexes et difficiles, comprenant, entre autres, le transport des produits de l'ouest, du lieu de production aux marchés de l'univers.

Cela comprend l'étude de leur transport,—

du lieu de production aux ports maritimes canadiens ;

du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur ;

des ports occidentaux du lac Supérieur aux ports de mer canadiens ;

des ports de mer canadiens en Europe ;

du lieu de production aux ports canadiens sur le Pacifique.

Comme ce sujet intéresse les produits des provinces de l'est du Canada, il comprend leur transport,—

aux ports de mer ;

des ports de mer en Europe ;

Il est évident qu'avant qu'une solution satisfaisante puisse être donnée à toutes ces questions, il est indispensable qu'une enquête complète et approfondie se fasse touchant,—

les conditions de l'expédition primitive et la possibilité d'améliorer les conditions se rattachant à telle expédition ;

les besoins de l'entreposage aux ports des lacs, des rivières et de l'océan ;

les facilités offertes par les havres des lacs, des rivières et des ports de l'Atlantique et du Pacifique ;

les conditions relatives à la navigation sur la route du Saint-Laurent et généralement tout ce qui intéresse l'utilisation plus économique et plus satisfaisante des voies de transports canadiennes, terrestres ou fluviales.

En procédant à cette enquête, on ne devrait pas s'en tenir aux routes et moyens de transport utilisé à l'heure qu'il est, mais au besoin, il faudrait faire faire de nouvelles explorations de façon à s'assurer s'il ne serait pas possible d'ouvrir des voies de communication plus économiques et plus satisfaisantes pour effectuer les transports par terre ou par eau.

Il faudrait faire enquête sur les forces qui mettent obstacle aux transports par des voies toutes canadiennes savoir,—

la concurrence des voies ferrées des Etats-Unis ;

la concurrence de la marine marchande des Etats-Unis fréquentant les ports du lac Supérieur ;

la tendance des produits canadiens à chercher un débouché vers l'est, par les ports de Boston, Portland et autres ports des Etats-Unis, et il faudrait établir une enquête et un rapport soigneux sur les meilleurs moyens et les méthodes les plus économiques employés par nos concurrents.

Dans ces circonstances, il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens tendant à appliquer les mesures propres à assurer au Canada la haute-main sur le transport de ses propres produits, et l'on croit que le mode le plus efficace de faire cette enquête et d'obtenir les renseignements requis, est la création d'un commission composée d'experts compétents et expérimentés.

5. Qu'une telle enquête ou étude n'a pas été faite ou tenue et que les renseignements requis mentionnés dans l'arrêté du conseil précité, n'ont pas été obtenus ou déposés devant cette Chambre.

6. Que cette Chambre est d'avis que le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer l'île du Prince-Edouard ne devraient pas cesser d'être la propriété de l'Etat et exploités par le gouvernement canadien.

7. Qu'il importe de développer et d'améliorer le réseau des voies ferrées dans la province de Québec, et dans les provinces maritimes, et de plus de le prolonger de Montréal vers l'ouest, jusqu'à tel point ou points qui lui permettent de transporter vers la partie orientale du Canada et vers nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique, le volume rapidement croissant des produits de notre grand pays de l'ouest.

8. Que,—

(a) En développant et en prolongeant le réseau des chemins de fer de l'Etat soit par la construction de nouvelles lignes ou parties de

voies ferrées, ou par l'acquisition ou l'amélioration de chemins de fer existants ;

(b) En assurant sous le contrôle et l'administration de l'Etat ou, quand la chose sera possible, sous le droit de propriété de l'Etat, les transports en commun ou les parcours réciproques sur les sections où un seul chemin de fer peut utilement desservir plusieurs réseaux ;

(c) En donnant là et où la chose sera nécessaire, une aide appréciable sous forme de garantie, d'intérêt ou autrement, à la construction de chemins de fer dans le grand ouest et aux voies ferrées de colonisation dans le nord ;

(d) En agrandissant et en améliorant notre système de canaux ; en développant nos magnifiques voies fluviales et en outillant parfaitement nos ports nationaux des grands lacs, du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique ;

(e) En perfectionnant un système d'entreposage en élévateurs et en créant des installations de tête de ligne franches de tout impôt ; et

(f) En assurant à l'Etat le droit absolu de réglementation des prix de transport, en retour de l'aide ainsi donnée ;

Nous ouvririons de nouveaux territoires ; nous pourvoirions aux moyens les plus efficaces et les plus économiques pour le transport de nos produits vers le littoral de l'Atlantique et du Pacifique ; nous raccorderions sans délai nos grands réseaux de chemins de fer de l'est et de l'ouest ; nous ferions cesser le danger de tout pléthore dans le trafic et nous assurerions le transport de nos produits par voies canadiennes, tout en stimulant et en développant le commerce interprovincial entre les différents de population, qui seront nécessairement grevées du coût de ces entreprises nationales.

9. Que l'administration des chemins de fer de l'Etat et de toutes les voies ferrées soumises à la direction du gouvernement devrait être soustraite au contrôle politique d'un parti, à son influence et à son intervention.

10. Que, dans le but d'atteindre ces résultats, le gouvernement devrait, conformément à la politique sagement exposée dans l'arrêté du conseil ci-haut cité, prendre l'avis et rechercher l'aide des meilleures autorités en la matière, avant d'engager le pays à faire des dépenses pour l'exécution d'un projet quelconque destiné à donner une solution au problème du transport de nos produits nationaux."

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le chef de l'opposition a consacré la plus forte partie de sa harangue, presque interminable, moins à diriger des attaques contre la mesure dont la Chambre est saisie qu'à la défense de son propre système.

Il est assez significatif qu'à la troisième délibération de ce projet de loi dont la Chambre est saisie depuis deux mois, l'honorable député s'estime autorisé à consacrer tant d'efforts et de temps à la défense d'un projet qu'il n'a jamais eu mission de soumettre à la Chambre. Il semble avoir conscience de la faiblesse du contre-projet qu'il a présenté, comme il l'a dit, à titre d'alternative à la proposition du gouvernement. Je dois faire observer à la Chambre que la conclusion qui a couronné la harangue de l'honorable député ressemble au discours à peu près comme la nuit ressemble au jour ; car, qu'on compare l'amendement au discours, et l'on constatera qu'il ne se rattache nullement au projet exposé par l'honorable député.

S'il y avait lieu de justifier le projet que le gouvernement a présenté à la Chambre et au pays, comme une mesure d'urgence, répondant aux besoins de la situation actuelle, la meilleure justification, la défense la plus complète de ce projet se trouverait dans l'attitude et la conduite de l'opposition, dans tout le cours des débats relatifs à cette mesure. Chose remarquable, le débat qui s'est livré autour des résolutions présentées au début par le gouvernement a duré trois semaines ; l'opposition tout entière y a pris part, à partir du chef jusqu'au dernier de ses partisans ; le projet du gouvernement a été soumis à l'analyse la plus minutieuse, à la critique la plus captieuse, les députés de la gauche luttant entre d'eux d'adresse et s'ingéniant à fendre les cheveux en quatre et à peser les grains de sable, et cependant l'opposition, dans son ensemble, n'a jamais tenté de donner à ses objections la forme d'un amendement, de façon qu'il fût établi une ligne de démarcation bien nette et bien tranchée entre la proposition du gouvernement et celui de l'opposition. Chose encore plus remarquable, quand vient le tour du chef de se prononcer, il prend la parole et nous débite un discours soigneusement élaboré et reprend son fauteuil après avoir péroré près de trois heures, sans proposer d'amendement. Tout au plus jette-t-il quelques propositions, ou quelques idées non pas sous forme d'affirmation, mais par manière d'essai, comme des antennes d'araignée se croisant en tous sens ; et il faut ajouter que quelques-uns de ses partisans n'ont pas hésité à s'insurger contre ces propositions de leur chef. Trois semaines durant, nous avons subi une véritable avalanche de discours, un déluge de paroles ; l'éloquence a coulé à pleins bords ; mais toutes ces harangues n'ont abouti à aucune conclusion et tout ce flot de paroles a coulé en pure perte. Mais enfin, mon honorable collègue, le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), dans un discours admirable, ayant reproché aux députés de l'opposition leur impuissance à formuler un système quelconque et leur ayant montré tout le vide de leur critique, voilà qu'on interrompt le discours du député de Toronto, afin de donner avis de la teneur d'un amendement que proposait le chef de l'opposition, malheureusement absent en ce moment, et cela, qu'on le remarque bien, non pas à la troisième délibération, mais à l'adoption des résolutions en réponse définitive.

Enfin la Chambre est saisie de cet amendement. Comparons-la donc avec le discours du chef de l'opposition. Dans le discours qu'il a prononcé il y a quelque temps, il a fort nettement formulé son système, et il a rendu sa pensée parfaitement sensible.

D'abord il voulait le prolongement du chemin de fer Intercolonial de Montréal aux bords de la baie Georgienne. Voilà certes, une contre-proposition parfaitement intelligible. Ensuite, il préconisait l'achat de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique, de North Bay au Fort-William. Voilà encore une proposition fort lucidement exprimée. Si cette proposition, préconisée et défendue avec tant d'habileté, figurait dans la résolution à l'étude, la chose se comprendrait ; il y aurait ici une ligne de démarcation bien nette et bien tranchée. Mais quelle est la teneur de la résolution présentée par le chef de l'opposition. Il demandait au début, le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne ; mais ce n'est pas ce qu'a affirmé la résolution.

Relisons-la :

Que le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard doivent demeurer propriété de l'Etat et le gouvernement canadien doit continuer à les exploiter.

Eh bien ! qui a jamais révoqué la chose en doute ? Qui a proposé au cours de ce débat, la vente du chemin de fer Intercolonial ? Pourquoi donc affirmer que ce réseau doit demeurer propriété de l'Etat et que le gouvernement doit en continuer l'exploitation ?

Continuons :

Qu'il importe de développer et d'améliorer le réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, et de les prolonger, en outre, de Montréal en gagnant l'ouest, vers tels point ou points qui mettront ce réseau en mesure de transporter vers l'est du Canada et jusqu'à nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique le volume toujours croissant des produits de notre immense ouest canadien.

Il n'est nullement question ici de l'acquisition du Canada-Atlantique, comme moyen d'atteindre ce but. Développer nos communications par voie ferrée avec l'ouest, de façon à diriger les transports de l'ouest vers le Saint-Laurent et nos ports maritimes ; voilà précisément l'objectif que le gouvernement veut réaliser. Mais, en rusé politicien qu'il est, l'honorable député a bien soin de formuler ses propositions de façon que ses partisans, tout en se disant disposés à développer le commerce du pays et le diriger vers nos ports de l'est, ne s'engagent à rien ; ils se contentent de parler sans en venir aux actes. Mon honorable ami me pardonnera bien si je lui dis, sans vouloir le blesser le moins du monde, qu'il me remet en mémoire la vieille fable de la chauve-souris, qui ayant donné tête baissée dans un nid d'alouettes, s'écrie : Je suis oiseau, voyez mes ailes ! puis étant tombé parmi les rats, s'écrie : Je suis des vôtres, voyez mes griffes ! Quand il demande à ses partisans de se prononcer, il a bien soin de s'en tenir à des généralités sur lesquelles tout le monde peut émettre son avis, sans s'engager à rien de précis. Mais puisqu'il a consacré tant d'efforts et de temps à la discussion d'un système qu'il ne veut pas présenter sous forme d'amendement, il sera peut-être bon d'étudier un peu ce qu'il appelle son système. Et lorsque nous aurons étudié ce qu'il appelle avec tant de complaisance son système, je serai fort étonné si le pays n'est pas d'avis que ce système est impraticable et sans valeur.

Abordons d'abord la question de l'achat du Canada-Atlantique, comme prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne. Il existe une lacune entre le terminus de l'Intercolonial à Montréal et le commencement du chemin de fer Canada-Atlantique au Coteau. Comment l'honorable député se propose-t-il de combler cette lacune ? Il a mûrement étudié la question, et ce point n'a pas échappé à son attention. Il nous a exposé un projet et quel est-il ? C'est qu'après avoir acquis le Canada-Atlantique, des bords de la baie Georgienne, non pas jusqu'au Coteau, mais jusqu'à un point quelconque dans l'état du Maine, nous prolongions l'Intercolonial jusqu'au Coteau.

L'honorable député semble oublier qu'entre Montréal et Coteau il existe déjà deux lignes de chemins de fer, dont l'une a été construite par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et l'autre par la Compagnie du Grand Tronc, plusieurs années auparavant ; et qu'il n'y a guère plus d'un mille de distance entre ces deux lignes, sur les trois-quarts de leur parcours. Elles passent presque à portée de la vue, l'une de l'autre, et les voyageurs peuvent voir les trains luttant de vitesse quotidiennement. Entre ces chemins de fer et la rivière, il n'y a guère plus d'un mille de distance.

Mon honorable ami veut-il sérieusement que nous construisions une autre ligne de chemin de fer dans cet intervalle de 30 milles, quand nous pouvons faire autrement? Dans une autre partie de son discours, mon honorable ami propose que le gouvernement fasse l'acquisition de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre North-Bay et Fort-William, et qu'elle serve en commun à toutes les lignes de chemins de fer. Mon honorable ami ne pense-t-il pas que, plutôt que d'acheter le Canada-Atlantique, il vaudrait mieux prendre une des lignes qui vont de Coteau à Montréal? Il me semble que cette partie du plan recommandé par mon honorable ami ne peut pas supporter la critique. Quoi qu'il en soit, cela n'a pas grande importance ; car il n'est guère probable que le pays se décide à acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique et qu'il se charge de l'exploiter.

J'arrive maintenant à la proposition principale de mon honorable ami ; il propose d'acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique tel qu'il est aujourd'hui. Le gouvernement peut bien acheter ce chemin de fer ; mais il ne peut certainement pas l'exploiter. Comment le pourrait-il avec avantage pour le pays? Chacun sait qu'en ce moment, les trois quarts au moins des affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique et les trois quarts de celles du Canada-Atlantique pren-

nent leur origine aux Etats-Unis. Ces compagnies transportent les produits des Etats de l'ouest vers ceux de l'est. Si le gouvernement faisait l'acquisition de ce chemin, il ne pourrait pas retenir ce trafic. Le Canada-Atlantique a des agents à Duluth, à Milwaukee, à Chicago et ailleurs dans l'ouest, ainsi qu'à New-York, à Boston, et dans d'autres villes de l'est, chargés de recueillir le trafic de l'est pour les Etats de l'est. Comment veut-on que le gouvernement canadien puisse maintenir ces agents dans les villes américaines, et y entretenir des rapports d'affaires qui jusqu'ici ont fait passer le trafic américain sur notre territoire? Ce trafic nous est avantageux, et nous tenons à le garder. Selon moi, le bassin du Saint-Laurent doit nous servir à voiturer non seulement les produits de notre propre Nord-Ouest, mais encore ceux du Nord-Ouest américain comme aussi le trafic des Etats de l'est. Voilà ce que nous perdrions. Et ce n'est pas tout. Le Canada-Atlantique, pour s'assurer ce commerce, est obligé d'avoir sur les lacs toute une flotte de bateaux à vapeur. Je ne sais jusqu'à quel point il serait sage qu'un gouvernement devînt non seulement propriétaire de chemins de fer, mais encore navigateur. Nous aurions à administrer une flotte de bateaux à vapeur. Il y a plus. La flotte que le Canada-Atlantique maintient sur les lacs, et qui doit lui amener le trafic, se compose en partie de bâtiments américains. Pour conserver ce trafic, il faudrait le transporter sur des navires américains. Nous pouvons transporter le fret canadien sur des bâtiments canadiens ; mais il sera impossible d'aller chercher le fret à Duluth, à Chicago, à Milwaukee, ou à tout autre port de l'ouest, et de l'apporter à Depot-Habour autrement que sur des navires américains. Le privilège de transit des Etats-Unis a été conçu de façon à rendre la chose nécessaire. Le gouvernement canadien serait contraint de devenir propriétaire d'une flotte de bateaux enregistrés aux Etats-Unis. Comment tout cela marcherait-il ? L'affaire est tellement hérissée de difficultés qu'il serait impossible de la manœuvrer comme entreprise du gouvernement. Il va sans dire que si l'on veut abandonner le commerce américain et s'en tenir au commerce canadien, le projet de mon honorable ami peut être exécuté ; mais on ne trouvera personne dans le pays qui veuille renoncer au trafic que les Etats-Unis nous fournissent ; mon honorable ami ne le voudrait pas lui-même. Au contraire, notre désir est de l'augmenter. Ainsi, d'après moi, le plan de mon honorable ami, en tant qu'il s'agit de l'acquisition du chemin de fer du Canada-Atlantique, n'est pas praticable.

Mon honorable ami demandait, il y a un instant, ce que nous allions faire de l'Intercolonial. Lui voudrait amener l'Intercolonial jusqu'à North-Bay ; nous voulons, nous, l'amener non seulement jusqu'à la baie Georgienne, mais jusqu'à la ville de Winnipeg, au centre des provinces.

Sir WILFRID LAURIER.

L'honorable député propose encore autre chose ; mais je crains qu'il ait de la difficulté à obtenir sur ce point l'assentiment de ses propres amis ; et je ne m'étonne pas qu'il n'ait pas fait de cette partie de son plan l'objet formel d'un amendement, et demandé à ses partisans de l'accepter sans examen. Il propose avec le plus grand sérieux que le gouvernement achète cette partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique qui va de North-Bay à Fort-William. Et pourquoi faire ? Je dirai, en passant, que nous, députés de la droite, nous devons lui être reconnaissants d'une telle proposition, qui est la justification de notre conduite. Il admet qu'il nous faut des communications entre l'est et l'ouest par voie ferrée. Mais c'est là la vraie raison du projet que nous avons présenté. Mon honorable ami avoue donc que le motif est bon. Sa proposition d'acheter cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique vient à l'appui de notre projet. Il veut bien rattacher l'est à l'ouest, mais non pas comme nous le voulons. Il a un plan à lui. En quoi ce plan est-il supérieur au nôtre ? Nous proposons de construire un chemin de fer entre l'est et l'ouest. En quoi la proposition qu'il émet d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique de North-Bay à Fort-William est-elle meilleure que la nôtre ? Est-ce au point de vue de la dépense ? Ce qu'il propose coûtera-t-il moins cher que ce que nous projetons ? Cette partie du chemin, nous a-t-on dit, a coûté au moins $60,000 par mille, en certains endroits $80,000 par mille. Mon honorable ami l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a dit, je crois, que certaines portions de ce chemin avaient coûté $80,000 par mille. Voici qu'on nous propose d'acheter cette ligne, et pourquoi ? Mon honorable ami n'entend pas que nous nous en servions tout de suite, mais que nous y dépensions de l'argent pour l'améliorer. Est-ce là un projet qui va se recommander à des électeurs intelligents ? Acheter un chemin de fer, et, après l'avoir payé Dieu sait quel prix, y mettre encore de l'argent pour le rendre présentable ! Nous connaissons la nature du terrain dans cette région. Il est tout roches. Entre Sudbury et Fort-William, c'est du granit. Il faudrait percer ce granit ; dépenser peut-être $50,000 par mille, et même plus, pour donner au chemin quelque valeur. Y a-t-il dans un pareil projet quelque avantage sur celui que nous proposons, et qui est de construire nous-mêmes le chemin ? Mon honorable ami ne nous a pas donné de chiffres. En cela, il a été sage. Il est resté prudemment dans le vague, et il n'a pas voulu prendre la responsabilité des détails. Je dis donc qu'au point de vue de la dépense, il est impossible de démontrer que ce plan est supérieur au nôtre ; et j'ajouterai qu'il est inférieur au nôtre sous tous les autres rapports. Il est inférieur au nôtre pour la raison, entre autres, que le pays où doit passer le chemin de fer que

mon honorable ami propose offre de bien plus grandes difficultés que celui où doit passer le chemin de fer que nous projetons. On ne trouve sur les bords du lac Supérieur que de froids rochers. Il est impossible d'y faire venir même un navet ou une pomme de terre. Ce n'est que roches et eau. Le pays est absolument stérile. La contrée où doit passer le chemin que le gouvernement projette de construire est, au contraire, d'une grande fertilité, et l'on y trouve du bois en abondance. C'est ce que démontre, avec évidence, la masse de renseignements que nous avons. Ce n'est pas tout. Mon honorable ami s'est fort intéressé à voir le commerce prendre la route des provinces maritimes. La pensée que le trafic irait probablement à Portland si notre projet se réalise, lui a fait verser une larme. C'est une supposition, mais ce qui arriverait sûrement, c'est que, si sa proposition était écoutée, le trafic prendrait le chemin de Portland.

Comme conséquence du plan de mon honorable ami, les communications entre l'est et l'ouest se feraient par la ligne qui va de North-Bay à Fort-William ; et, lorsque vous avez amené le trafic à North-Bay, il ne vous reste, pour continuer le voyage, que les lignes existantes, celle du Grand Tronc et celle du Canadien du Pacifique, qui nécessairement portent leurs chargements à Montréal en été et à Portland en hiver. Pour nous, nous avons l'intention et il nous sera possible de conduire les envois de l'ouest jusqu'aux provinces maritimes. Nous en avons la certitude. Voilà quelques-unes des raisons qui font que le plan de mon honorable ami est absolument impraticable.

Je dois dire, cependant, que mon honorable ami mérite des remerciements de notre part, pour avoir payé,—bien involontairement, je l'admets,—le tribut d'admiration à notre projet. Je sais que, dans son discours, il le condamne entièrement ; mais, après l'avoir ainsi condamné dans son entier, il l'accepte pièce à pièce. Le discours de l'honorable député nous fournit le sujet d'une curieuse étude psychologique. C'est la conscience qui est aux prises avec les exigences de parti. Ces dernières lui disent : Il faut que tu condamnes le projet. Et il le condamne. Mais mon honorable ami est avocat, et bon avocat. Il a connu par expérience ce que c'est qu'un témoin récalcitrant, qui jure de faits qui ne s'accordent pas avec les probabilités de la cause. Sans rien brusquer, sans le contredire ouvertement, mon honorable ami l'entreprend gentiment sur un point de moindre importance, puis sur un autre, jusqu'à ce qu'il ait tiré de lui un exposé des faits tels qu'il les a lui-même conçus. C'est ainsi qu'a fait la conscience dans le cas de mon honorable ami Ceux qui ont eu le plaisir de l'écouter ont pu suivre les diverses péripéties de la lutte. Les exigences de parti, qui sont ici le témoin récalcitrant, lui ont fait condamner le projet dans son entier. Puis, la conscience parle au cœur de mon honorable ami,—car il est homme de conscience autant qu'homme de sens commun,—et, forte de l'appui du sens commun, elle lui dit : Tu viens de condamner entièrement ce projet ; mais ne penses-tu pas être allé un peu trop loin ? Ne penses-tu pas qu'on puisse y trouver quelque mérite ? Par exemple, tu condamnes absolument la ligne de Moncton. Ne penses-tu pas que la ligne de Moncton soit nécessaire ? Ne penses-tu pas qu'il nous faille un autre chemin entre l'ouest et les provinces maritimes, et que le commerce du pays ne puisse se contenter d'une seule ligne entre les prairies de l'ouest, Ontario, Québec, et les provinces maritimes ? Le témoin, tout d'abord si mal disposé, répond : C'est vrai, je pourrais construire ce chemin ; oui, je construirais ce chemin entre Moncton et l'ouest ; mais j'en ferais un prolongement de l'Intercolonial. Je pourrais rappeler les propres paroles de mon honorable ami pour démontrer que j'interprète bien ce qu'il a dit ; mais il vaut peut-être mieux continuer. Cette admission une fois obtenue, la conscience procède de nouveau à son examen. Ne crois-tu pas ,dit-elle, qu'en fin de compte, il faudra tôt ou tard construire ce chemin dans le nord des provinces de Québec et d'Ontario ? Oui, je le crois, fait entendre le témoin ; je crois que cette ligne de chemin de fer devra se construire, mais comme chemin de colonisation. Eh bien, M. l'Orateur, il m'importe fort peu que ce soit comme chemin de colonisation qu'on le construise ou comme chemin destiné à relier l'est à l'ouest, pourvu qu'il se construise. La conscience poursuit son interrogatoire : Ce n'est pas tout ; tu dois savoir qu'en ce moment il nous faut d'autres moyens de communication par chemin de fer entre l'est et l'ouest, que le besoin s'en fait sentir d'une façon impérieuse, et que le gouvernement a raison de vouloir construire une ligne qui touche à ces deux points.

Voici que la réponse arrive : Oui, mais je ne veux pas de cette ligne ; il y a là un chemin tout construit, et je propose que nous l'achetions. Pour moi, cela m'est bien égal, pourvu que la chose se fasse. La conscience continue : La section des prairies doit être construite ; cette région se développe si rapidement que ce qu'il y a de chemins de fer actuellement ne suffit plus, et il faut des débouchements à ceux qui vont s'y établir. Nouvel aveu du témoin : Oui, ce chemin doit être construit ; mais il faut le faire passer au nord de ceux qui existent déjà. Eh bien, ce point n'est pas encore réglé. On convient qu'il faut construire un chemin ; ce sera aux ingénieurs à dire si c'est au nord qu'il doit passer ou au sud. La conscience ajoute : Il y a aussi la section des montagnes qu'il faut construire. Mon honorable ami dit qu'il ne s'oppose pas à cela, mais que, pour lui, il forcerait la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Canadian-Northern à construire cette partie du chemin à frais communs, ou il la construirait lui-même dans le cas où ces deux compagnies ne pourraient pas s'entendre. Voilà donc que l'ho-

norable député accepte et la section des montagnes et la section des prairies, et celle de Winnipeg à Québec et celle de Québec à Moncton. Que lui reste-t-il à admettre ? Il y met des restrictions, il est vrai ; mais ses admissions n'en ont pas moins toute leur valeur.

Mon honorable ami dit que nous n'avons pas de renseignements suffisants sur la nature de ce pays. Il est vrai que l'arpenteur n'y est pas passé avec ses instruments ; mais je soutiens que nous avons sur la nature du pays tous les renseignements qu'il faut pour le présent, tout ce qui peut nous permettre de dire si le chemin doit être construit ou non ; et sur ce point je ne crains pas de m'en rapporter à nos adversaires eux-mêmes. J'ai dit, en prenant la parole pour la première fois sur la question, que nous avions des montagnes de renseignements, et je ne m'en dédis pas : il y a des montagnes de renseignements. Une légende orientale nous dit que, la montagne n'ayant pas voulu venir à Mahomet, ce dernier était allé à la montagne. Nos mahomets de la gauche n'ont pas voulu se rendre à la montagne, et il nous a fallu la leur apporter, ou, du moins, aussi près d'eux que possible. Il va sans dire que nous n'avons pas pu mettre sur le bureau cette montagne de renseignements, le bureau n'aurait pas pu la porter. Nous l'avons réduite à la forme d'une brochure, imprimée et mise entre les mains de nos amis de la gauche. S'ils s'étaient donné la peine de lire cette brochure, ils y auraient appris que le pays où doit passer ce chemin égale certaines des meilleures parties des vieilles provinces, et que c'est un pays de grand avenir.

Mon honorable ami a répété aujourd'hui une chose qu'il a déjà dites plusieurs fois, et qui, venant de lui, m'a toujours causé quelque surprise. Il dit que nous n'avons pas été conséquents; qu'avant de prendre une décision, nous aurions dû attendre le rapport de la commission que nous avions nommée.

Mon honorable ami affirme que nous avions promis de communiquer ce rapport à la Chambre avant de rien faire à l'égard de ce chemin ; mais je dois dire qu'il n'a pas raison de parler ainsi. Il y a déjà deux fois que cette question se présente devant la Chambre depuis que la présente session est commencée. Nous l'avons discutée lors du débat sur l'adresse, et de nouveau le 26 mai. Au cours du débat sur l'adresse, j'ai dit, au nom du gouvernement que cette commission du transport allait être nommée dans le but d'obtenir des renseignements sur la navigation de nos lacs et les lignes du chemin de fer qui viennent y aboutir ; mais nous n'avions pas besoin de plus amples renseignements pour ce chemin de fer ; nous avions, quant à cela, tous les renseignements voulus. Comme mon honorable ami en fait aujourd'hui le texte de sa motion, il vaut peut-être mieux que je revienne sur ce point, et que j'attire de nouveau l'attention de la Chambre et de mon honorable ami sur la masse de

Sir WILFRID LAURIER.

renseignements déjà fournis. Le discours du trône contenait ce paragraphe :

La grande affluence de peuple dans nos Territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers. Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Mon honorable ami a pensé, et avec raison, qu'il y avait dans ce paragraphe deux idées différentes, et il a demandé au gouvernement des explications sur ce point. Voici quelle a été ma réponse :

La demande de mon honorable ami est bien naturelle. Ce passage exprime deux pensées : tout d'abord, le peuplement rapide des Territoires du Nord-Ouest exige impérieusement qu'on pourvoie sans tarder à l'établissement de voies qui mettent les diverses parties de la prairie en communication directe avec les ports maritimes. On nous a saisis d'une foule de projets, mais à l'heure présente, le gouvernement n'est lié par aucun engagement ; la question est trop importante, elle est trop grosse de dangers, elle entraîne de trop grandes dépenses pour que le gouvernement tente l'entreprise à la légère, et nous avons cru avant de rien décider, qu'il convenait d'attendre l'ouverture du parlement pour prendre l'avis de nos amis et celui des Chambres. Mais nous prévenons le parlement du Canada—et fort à propos, je crois—qu'il va falloir faire de nouveaux sacrifices pour faire face aux exigences nouvelles résultant du développement de notre pays.

On voit donc que le discours du trône faisait une différence bien marquée entre le transport des marchandises par eau et celui que nous préparons au commerce au moyen de ce nouveau chemin de fer.

Le 26 mai dernier, une motion de mon honorable ami (M. R. L. Borden) a ramené la question sur le tapis. Mon honorable ami commença à s'impatienter, et voulu savoir quelle était la politique du gouvernement à l'égard de cette question de transport, et surtout à l'égard de cette commission. Voici quelle a été la conclusion de mon discours :

La demande de mon honorable ami est bien naturelle. Ce passage exprime deux pensées : tout d'abord, le peuplement rapide des Territoires du Nord-Ouest exige impérieusement qu'on fasse sans retard le nécessaire pour l'établissement de voies qui mettent les diverses parties de la praierie en communication directe avec les ports maritimes. On nous a saisis d'une foule de projets, mais à l'heure présente, le gouvernement n'est lié par aucun engagement ; la question est trop importante, elle est trop grosse d'aléas, elle entraîne de trop grandes dépenses pour que le gouvernement tente l'entreprise à la légère, et nous avons cru avant de rien décider, qu'il convenait d'attendre l'ouverture du parlement pour prendre l'avis de nos amis et celui des Chambres. Mais nous prévenons le parlement du Canada—et fort à propos, je crois—qu'il va faire de nou-

veaux sacrifices pour faire face aux exigences nouvelles résultant du développement de notre pays.

Il n'était pas possible d'indiquer en termes plus clairs la différence que nous établissons entre les transports par eau et les transports à être effectués par un nouveau chemin de fer.

Une motion que présenta mon honorable ami, le 26 mai, nous fournit l'occasion de revenir sur le sujet. L'honorable député semblait manifester quelque impatience et voulait connaître la politique du gouvernement par rapport à la question du transport et surtout par rapport à cette commission. Il prononça à cette occasion un discours qu'il termina dans les termes suivants :

En pareilles circonstances, M. l'Orateur, je puis donc, à bon droit, demander au premier ministre de mettre la Chambre et le pays dans ses confidences à cet égard et de nous faire une déclaration officielle sur l'attitude qu'entend adopter le cabinet. Voilà déjà près de trois mois que la session est commencée et, je le répète, il y a longtemps qu'on aurait dû nous faire cette déclaration ; mais enfin, nous tenons à ce que le gouvernement nous dise franchement et sans réticence aucune toute sa pensée au sujet d'une question d'importance vitale pour le pays.

J'ai fait à ce discours, au nom du gouvernement, la réponse qui suit :

A mon humble avis, cette question des transports, eu égards aux circonstances actuelles, se rattache à trois chefs principaux. En premier lieu, vient la question des transports par voie fluviale et maritime, se rattachant surtout aux ports terminus. Puis vient la question des nouveaux établissements en voie de si rapide développement dans la région des prairies ; puis, en dernier lieu, il y a la question des transports de la région des prairies au littoral.

Quant à la question des transports envisagée sous le premier de ces aspects, c'est précisément celle que nous visions, lorsque nous déclarions, à l'ouverture du parlement, que la question des transports faisait l'objet de nos préoccupations et que nous avions l'intention de créer une commission qui aurait mission d'étudier cette question. Sur tous les points de notre grand réseau fluvial et maritime, nous avons exécuté des travaux de grande importance, destinés à la développer et à rendre plus économique, tant pour le producteur que pour le consommateur, le transport des produits de l'ouest et celui des denrées de l'est à destination de l'ouest. Nous avons construit des travaux sur les grands lacs, à Port-Arthur et au Fort-William et il est possible qu'il faille en exécuter d'autres. A Port-Colborne, à la tête de la navigation des canaux, nous avons entrepris des travaux qui se poursuivent encore actuellement. A Montréal, les travaux entrepris pour l'amélioration et l'outillement du port ont été exécutés par les commissaires du havre avec le concours financier du gouvernement ; ceux de Sorel et des Trois-Rivières sont l'œuvre du gouvernement, tandis qu'à Québec et à Saint-Jean, N.-B., nous avons aussi construit des travaux fort importants. Or, on peut affirmer que jusqu'ici tous ces travaux se sont exécutés, non pas d'après un système général, mais au point de vue local de l'intérêt de chacun de ces ports. A notre avis, il est de la plus haute importance que tous ces travaux se fassent d'après un plan ou devis général embrassant l'ensemble de tous ces travaux. Avant de demander à la Chambre de voter de nouveaux crédits dans ce but, nous voulons obtenir un rapport d'une commission composée des meilleurs experts au pays, afin de pouvoir soumettre au parlement, au cours de cette session-ci ou de la session prochaine, un plan parfaitement élaboré, embrassant tout l'ensemble des travaux à exécuter sur les différents points du réseau que je viens d'énumérer ou ailleurs, travaux convergeant tous vers un but commun.

L'intention du gouvernement ne pouvait être exprimée d'une façon plus claire, la commission devait s'occuper des moyens de transport par eau. J'ai continué ainsi :

Il est un autre aspect de la question des transport qu'il importe d'étudier. En ce moment, nos territoires de l'ouest se peuplent fort rapidement. L'année prochaine, la vallée de la Saskatchewan sera l'un de nos principaux territoires de production agricole. Il est d'urgence absolue de construire une nouvelle artère, sous forme de voie ferrée, afin de fournir aux colons non seulement un débouché pour leurs produits, mais encore le moyen d'importer des provinces de l'est les aricles dont ils ont besoin. Peut-être cette semaine, ou au moins à très courte échéance, le gouvernement aura le devoir de déposer sur le bureau de la Chambre certaines résolutions relatives à ce chemin de fer. Mais, outre cette mesure, il est un autre projet qui captive en ce moment l'attention de la Chambre et du pays. Tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui qu'il est d'urgence de construire une autre ligne-mère, afin de relier les centres de production des territoires de l'ouest avec les ports maritimes de l'est.

C'est là le projet que le chef de l' pposition visait sans doute, au cours de ses observations. Il nous a donné à entendre que le gouvernement s'était rallié à un de ces projets, mais je dois lui déclarer ici même qu'il n'en est rien. La question est encore à l'étude, et nous ne sommes pas encore en mesure de déposer sur le bureau le résultat de nos délibérations à ce sujet ; mais, avant la fin de la session, nous aurons le devoir de faire connaître notre attitude sur cette question.

C'était bien là, M. l'Orateur, une déclaration, aussi claire, il me semble, que le langage pouvait la rendre, que nous chargions la commission du transport de s'enquérir de l'état des communications par eau, et que nous ne demandions pas d'autres renseignements touchant le chemin de fer que nous proposions. Cela étant, M. l'Orateur, il me semble que ce serait perdre le temps inutilement de parler plus longuement pour justifier notre conduite à l'égard du chemin de fer transcontinental, qui doit nous donner les moyens de communication les plus faciles entre l'est et l'ouest. Nous avons sur ce point non seulement l'approbation de nos amis de la droite, mais plus encore celle qui résulte de l'attitude prise par nos amis le la gauche sur la question.

Mon honorable ami le chef de l'opposition a dit ce matin que nous n'avions pas par le contrat pris des garanties suffisantes pour nous assurer que le commerce de l'ouest gagnerait nécessairement les ports canadiens.

Ce point a été discuté à mainte et mainte reprise. Mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Paterson) y a victorieusement répondu l'autre jour.

Il ne me reste rien à ajouter à ce que l'on a déjà dit. Je n'ai pas besoin de dire un mot de plus à ce sujet. Mon honorable ami dit qu'il regarde ce projet comme une alternative que l'on oppose à la route des lacs. Mais en supposant que nous achetions de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sa ligne entre North-Bay et Fort-William, serait-ce comme alternative à la route des lacs ? Non, M. l'Orateur, la route des lacs et celle des chemins de fer doivent aller ensemble, L'une ne saurait servir d'alternative à l'autre. Elles se complètent nécessairement l'une l'autre. Mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il nous faut des communications par eau. Mais nous avons plus fait, depuis que nous sommes au pouvoir, pour améliorer nos cours d'eau que tout autre gouvernement. Nous y avons dépensé près de $16,000,000 ; et, jusqu'ici, il est passé plus de grain sur le Saint-Laurent que dans aucune des trente dernières années. Personne n'a encore dit que, si nous ouvrons cette nouvelle voie au commerce, il faudra fermer nos communications par eau. Je le répète, ces deux routes comptent l'une sur l'autre. Il est vrai que nos communications par eau se trouvent interrompues pendant six mois de l'année ; mais on aura, pour y suppléer, les communications par chemin de fer, et le commerce ne sera pas arrêté comme il l'était avant l'apparition des chemins de fer. Il y a eu un temps où les marchands de Québec, de Montréal et de Toronto étaient obligés, à la fermeture de la navigation, de suspendre entièrement les affaires, et de rester les bras croisés jusqu'au printemps suivant. Mais, dès que les chemins de fer ont paru, il a été possible de consacrer chaque jour au travail, été comme hiver. Les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest savent mieux que moi ce qui en est ; et je le demande aux députés du Manitoba, de quelque côté de la Chambre qu'ils siègent, est-ce que l'expédition de leurs produits n'est pas suspendue en hiver, tout comme retait le commerce des gens de l'est il y a plusieurs années ? Dès que la navigation est fermée, l'ouest se trouve au dépouvu, et se voit contraint d'attendre le printemps pour la reprise des affaires. A l'heure qu'il est, le chemin de fer Canadien du Pacifique transporte dans ses wagons une certaine partie du grain de l'ouest ; mais, quand nous aurons un autre chemin de fer, il sera possible aux cultivateurs d'expédier leur grain en tout temps de l'année. Quelques députés pensent que le transport des marchandises par chemin de fer ne coûtera pas plus cher que par la voie des lacs. L'avenir se chargera de résoudre ce problème. Mais, quoi qu'il en soit, les cultivateurs de l'ouest auront l'avantage de pouvoir se servir de ce chemin tout le long de l'année ; et non seulement eux, mais aussi les producteurs des provinces de l'est. Il ne faut pas oublier que ce chemin n'est pas destiné à transporter seulement le grain de l'ouest. Il y a autre chose à transporter que le grain. Ce chemin de fer servira à transporter tout ce dont l'homme civilisé peut avoir besoin. Il servira à transporter les produits de l'ouest, des céréales pour la plupart, mais il servira au commerce de l'est.

Après deux mois passés à discuter ce projet, je n'ai pas l'intention d'en dire beaucoup plus long. Mon honorable ami, en prenant la parole aujourd'hui, a dit qu'il n'avait pas grand'chose à dire de nouveau, et, jusque là, il a eu parfaitement raison. Il n'avait pas grand'chose de nouveau à dire ; et moi non plus, je n'ai rien de bien nouveau à ajouter. Ce que je désire pourtant que l'on comprenne bien dans le pays, c'est que la politique que nous proposons s'impose d'une façon impérieuse, et que nous manquerions à notre passé si nous devions reculer devant l'exécution du plan que nous avons conçu pour la construction de ce chemin de fer transcontinental. Il y a plus. Mon honorable ami s'est raillé tantôt du directeur général des Postes, et aussi, je crois, du député de Norfolk-nord (M. Charlton), parce qu'ils ont dit qu'il y aurait probablement deux ou trois chemins de fer transcontinental avant que certains d'entre nous ne soient passés de vie à trépas.

M. R. L. BORDEN : Je ne me suis raillé ni de l'un ni de l'autre. Je n'ai fait que rapporter leurs paroles à l'appui de ce que je disais.

Le PREMIER MINISTRE : S'il en est ainsi, mon honorable ami n'a qu'à reprendre son siège, et à cesser toute discussion ; s'il est d'avis qu'il nous faudra avoir dans la suite plus d'un chemin de fer, pourquoi n'accepte-t-il pas immédiatement celui que nous proposons. Si telle est son opinion, pourquoi chercherait-il à faire manquer ce projet? Oui, il nous faudra plus d'un chemin de fer. Nous ne faisons que commencer à exécuter ce que nos obligations nous commandent de faire, si nous voulons être fidèles à nos destinées. Le dix-neuvième siècle a marqué le merveilleux développement de l'Union américaine. Tout le temps qu'a duré ce long cycle, les Etats-Unis ont été le grand centre d'attraction du monde entier. Mais une nouvelle étoile vient de se lever à l'horizon, non comprise dans l'orbite de la constellation américaine, et qui jette dans le ciel de l'ouest des clartés qui lui sont propres. C'est vers elle que se portent maintenant tous les regards. C'est elle qui attire dans son rayonnement tout homme contraint de quitter son pays et de se mettre en quête d'un nouveau foyer. Nous avons donc un devoir à remplir, et ce devoir est impérieux. Ce n'est pas demain ni après-demain, mais aujourd'hui qu'il faut commencer la construction de ce chemin de fer, si le Canada veut être fidèle à ses des-

tinées. Il en coûtera quelque argent, sans doute ; mais ce n'est pas ce qui nous gêne en ce moment. Le trésor est riche, et je crois que nous pouvons compter sur les ressources des provinces de l'est et de l'ouest pour résoudre ce nouveau problème. Je fais donc appel à tous ceux qui se disent patriotes, et je leur demande d'appuyer la politique que nous avons soumise à la Chambre.

M. T. S. SPROULE : M. l'Orateur, le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a dit, en terminant ses observations, qu'une nouvelle étoile s'est levée à l'horizon ; mais il a négligé de dire si c'est dans l'est ou dans l'ouest. Je suppose bien qu'il a voulu dire que cela indique l'approche des mages, ces hommes si remplis de sagesse. Si ce que nous avons devant nous est un indice du degré de sagesse de ces messieurs, j'ai des doutes sérieux sur l'apparition de cette nouvelle étoile. Cette étoile indiquerait, paraît-il, des coffres débordants, des richesses surabondantes, et de la part des honorables députés de la droite, un vif désir de dépenser, et de dépenser sans compter. Je laisse au peuple du Canada à juger si c'est là ou non une autre preuve de la sagesse du gouvernement. Le premier ministre a décrit le discours du chef de l'opposition comme n'étant pas tant une attaque contre la politique du gouvernement qu'un plaidoyer en faveur de sa propre politique. Pourtant, ce discours, en tant que plaidoyer en faveur de la politique du chef de l'opposition, est une réponse à des allégations dénuées de vérité et de logique. Les députés de la droite se sont plu à dénoncer, par toute sorte de déclarations extravagantes, la proposition du chef de l'opposition, et ce dernier a dû les réfuter. Mais ce n'est pas la politique du chef de l'opposition qui est aujourd'hui en jugement devant le peuple du Canada ; c'est celle du gouvernement. Malgré cela, on peut dire avec vérité que le premier ministre s'est appliqué aujourd'hui non pas à défendre sa politique, mais à décrier celle du chef de l'opposition qui a trouvé dans le pays un accueil si chaleureux. La politique du gouvernement engage le pays dans la dépense de millions de dollars ; elle va augmenter la dette publique et mettre sur le peuple une lourde charge dont il se ressentira pendant de longues années.

Le pays jugera le gouvernement sur sa politique et non sur celle du chef de l'opposition. Le très honorable premier ministre nous a reproché de n'avoir pas osé, dit-il, donner une forme à nos opinions en faisant une proposition d'amendement. Eh quoi ! M. l'Orateur, n'avez-vous pas devant vous un amendement à cet effet? N'y a-t-il pas eu un amendement de proposé dans cette Chambre, il n'y a pas si longtemps? Comment le premier ministre vient-il, après cela, dire pareille chose? C'est ce que je ne peux pas comprendre. Il a déjà été disposé de l'un de ces amendements ; et il y en a un autre très fort actuellement devant la Chambre, sur lequel les ministres et leurs partisans devront se prononcer, que cela leur soit agréable ou non. Le très honorable premier ministre nous a dit que la politique de l'opposition était quelque peu multiple. Eh bien ! nous n'avons pas honte de dire qu'elle a des vertus multiples ; et nous avons toute confiance que ses multiples vertus recevront les éloges du peuple du Canada. Ce qui fait tort à la politique du gouvernement, c'est qu'elle n'a qu'un côté, qui est de faire peser sur le pays une dette énorme. Voyons un peu quelques-uns des multiples avantages dont la proposition du chef de l'opposition va gratifier le peuple de ce pays. Les moyens de transport qui existent déjà vont se développer. Nous verrons s'augmenter les facilités de transport pour lesquelles nous dépensons tant d'argent depuis tant d'années. Nous ne nous écartons pas des riches villes d'Ontario et de Québec, comme le fait le gouvernement ; nous aidons à leur édification et au commerce qui doit les traverser. Nous rendons service à la population d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes. Nous agrandissons les ports de la baie Georgienne, du lac Huron et du lac Supérieur, et nous donnons au Manitoba et au Nord-Ouest des commodités de transport d'un océan à l'autre. Oui, M. l'Orateur, la politique du chef de l'opposition est multiple, et chacune de ses parties possède une vertu qui la recommandera au jugement intelligent du peuple du Canada. Je regrette de ne pouvoir en dire autant de la politique du gouvernement. On nous a dit qu'il n'était pas possible de concevoir un plan plus extravagant que celui de faire fonctionner le chemin de fer du Canada-Atlantique par le gouvernement. On nous a demandé où cette ligne s'alimenterait si elle n'avait plus les Etats-Unis pour lui fournir le trafic. Mais ce mal n'a-t-il pas sa contre-partie? Si nous avons les Etats-Unis qui alimentent cette ligne, est-ce que ce fait-là seul ne nous garantira pas un meilleur service pour le transport du commerce domestique? Est-ce que cela n'ajoutera pas au succès financier de la ligne ? Y aurait-il dans cela une raison de s'opposer au projet? Pour moi, M. l'Orateur, je crois que c'est une recommandation de plus en faveur de la proposition qui veut que nous acquérions le chemin de fer du Canada-Atlantique. Si cette ligne transporte aujourd'hui le commerce des Etats de l'ouest, pourquoi ne continuerait-elle pas à le faire quand c'est le gouvernement qui en aura la direction? Je soumets ces considérations au très honorable premier ministre, dans l'espérance qu'il modifiera ses idées à ce sujet. Le très honorable premier ministre nous dit ensuite que le trait essentiel du projet du gouvernement est de relier l'est à l'ouest par un autre chemin de fer.

Qu'il me permette de lui rappeler que nous aurons avant longtemps un autre chemin de

fer au Nord-Ouest sans qu'il en coûte un sou à la population. J'apprends que le chemin de fer Canadien du Pacifique double sa voie tant à l'est qu'à l'ouest de Portage-du-Rat, et qu'on espère avoir prochainement une voie double depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg. Cette circonstance donne en quelque sorte un autre chemin de fer au pays ; car une fois rendu au lac Supérieur, qui est le grand centre de distribution de cette partie du pays les produits sont mis à bord des navires des lacs et transportés jusqu'à la baie Georgienne, où l'on trouve une douzaine de chemins de fer tout prêt à les transporter dans l'est et à les distribuer sur les marchés du monde. Ce chemin, avec sa double voie, va donner aux populations du Nord-Ouest, sans qu'il en coûte un sou, tous les avantages que les espérances les plus téméraires peuvent concevoir du projet du gouvernement, qui va nécessairement nous coûter des millions et des millions de dollars. Je demanderai au premier ministre si le projet du chef de l'opposition n'a pas en vue de fournir aux populations de l'ouest des commodités additionnelles en fait de chemins de fer ? Que pense le très honorable premier ministre de l'achat de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui va de North-Bay à Sudbury ou à Port-Arthur. Si trois compagnies de chemins de fer se servent de cette voie unique, qui ne sert en ce moment qu'à une seule compagnie, n'y aura-t-il pas trois chemins de fer qui entreront dans cette région, au lieu d'un seul comme maintenant ? Nous pouvons nous procurer tout cela pour moins que le tiers de ce que le projet du gouvernement va nous coûter. Le premier ministre a demandé si le plan que propose le chef de l'opposition est moins dispendieux que celui du gouvernement. Les données que le chef de l'opposition a fournies aujourd'hui devraient suffire à prouver que l'exécution de son projet coûterait tout au plus $60,000,000, au lieu de $120,000,000 au moins que coûtera le chemin du gouvernement. Des députés de la droite ont calculé que le projet du gouvernement allait coûter de 13 à 120 millions de dollars. Il va sans dire que cette estimation de 13 millions n'est que l'intérêt sur les fonds que l'entreprise va nécessiter : mais un calcul tant soit peu raisonnable fera voir que, pour construire ce chemin, il faudra prendre quelque part $120,000,000. On voit donc que le projet du gouvernement entraîne une dépense du double au moins de celle qu'entraînerait le plan recommandé par le chef de l'opposition; et n'offre pas de plus grands avantages. A mon sens, le projet du gouvernement, bien qu'il coûte deux fois plus que l'autre, ne sera assurément pas aussi avantageux à la population que celui que la gauche a proposé. Je crois, M. l'Orateur, que mieux on comprendra le projet du chef de l'opposition, plus on l'approuvera.

Le premier ministre dit que le chemin proposé par le chef de l'opposition passe à travers un pays rocheux et stérile, tandis que l'autre traverse une région fertile. Il est assez facile de dire que c'est une région fertile quand on juge du tout par les quelques arpents qu'en ont pu voir ici et là un voyageur, un trappeur, un touriste, un trafiquant ou un marchand de bois. Je ne crois pas que le premier ministre ait des données suffisantes sur le pays à travers lequel ce chemin doit passer pour qu'il puisse en parler en toute confiance. Il doit y avoir au moins 400 ou 500 milles de ce territoire que nous ignorons complètement. A vrai dire, nous n'avons pas de renseignements sur ce pays ; nous marchons en aveugles. Il se peut que ce soit un pays rocheux, comme celui que rencontre le chemin de fer Canadien du Pacifique en contournant le lac Supérieur. Dans le cas de ce dernier chemin de fer, nous sommes venus à bout des difficultés, et nous savons ce qu'il en coûte ; mais nous ne savons pas ce que l'autre coûtera. Le premier ministre dit que les chemins de fer doivent toujours servir de complément aux cours d'eau, que les deux doivent travailler de concert. A coup sûr, en travaillant côte à côte, le chemin de fer et le cours d'eau feront plus vraisemblablement leur besogne en commun que si l'un des deux passe dans l'intérieur du pays. Il dit qu'en adoptant la proposition du chef de l'opposition, nous verrons pendant six mois de l'année une partie de son plan manquer son effet par suite des glaces qui interromperont la navigation des lacs. Il est vrai que pendant un temps nos cours d'eau, à cause des glaces, nous refusent leur service ; mais les chemins de fer sont là qui fonctionnent tout le long de l'année. Si le projet du chef de l'opposition est mis à exécution, il y aura, pour transporter le grain autour du lac Supérieur, trois chemins de fer où en ce moment il n'y en a qu'un seul. Si nous avions des élévateurs à grain sur les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne, le blé, qui vient du Manitoba, serait transporté en hiver autour du lac Supérieur par ces trois chemins de fer. Ces chemins de fer serviraient à coups sûr de complément à nos cours d'eau, et la population en retirerait plus d'avantages que d'un seul chemin de fer passant dans l'intérieur du pays, où il n'y a pas d'élévateurs pour l'emmagasinage du grain, et où il n'y en aura pas pendant des années encore. Le premier ministre a dit que la politique de l'opposition pouvait faire le sujet d'une étude psychologique ; que la conscience et le devoir y étaient aux prises avec les exigences de parti.

Allons-nous obéir aux dictées de la conscience ou aux convenances du parti ? Je le regrette beaucoup, mais je ne peux pas lui rendre la politesse ; car il ne semble y avoir ni conscience ni convenance dans sa politique. C'est une question, comme il l'a dit lui-même, de se hâter ; d'aller de l'avant, même à tatons ; sans attendre la discussion du juste et de l'injuste, de la conscience et de la convenance, de la sagesse et de la folie. Il a défini sa politique, et il faut qu'elle passe. Il n'y a pas là d'étude psychologique. Le premier ministre dit que

nous avons, sur la nature du pays, tous les renseignements dont nous pouvons avoir besoin : des montagnes de renseignements. J'ai ici ces montagnes de renseignements que l'on a déposées sur le bureau de la Chambre. A quoi cela se résume-t-il ? Une petite brochure de 179 pages, avec une carte.

Ce sont là les " montagnes de renseignements présentées à la Chambre afin de justifier ce projet de chemin de fer. Laissez-moi vous citer quelques extraits de ces renseignements.

La zone métallifère du lac Nipigon——

On prétend nous donner là tous les renseignements dont nous avons besoin pour construire ce chemin de fer.

—est le titre d'un rapport sur quelques gisements de fer récemment découverts sur la rive est du lac Nipigon.

Docteur A. E. Barlow—Rapport sur la géologie et les ressources naturelles du pays indiqué sur les cartes Nipissing et Témiscamingue, rapport annuel de la commisson géologique du Canada.

Lignes de Beatty—La ligne d'exploration de 1870 a été tirée de l'angle nord-est du lac Nipigon dans une direction sud-est, jusqu'à un point situé près de l'extrémité sud du lac Long; et de là dans la direction de l'est jusqu'au "poteau du 46e mille", précisément au sud de la ligne de faîte.

Docteur R. Bell.—Rapport d'une exploration faite en 1865 entre la baie James et le lac Supérieur. Rapport de la commission géologique du Canada.

Exploration du cours des rivières Churchill et Nelson.

Il s'agit ici d'un pays situé dans la région de la baie d'Hudson, à des centaines de milles au nord de ce tracé de chemin de fer. Ce sont là les renseignements que le très honorable premier ministre considère comme étant infiniment précieux.

Rapport sur la géologie et les ressources du pays situé sur la côte nord-ouest du lac Supérieur.

On nous parle ensuite de l'axe des Laurentides, des confins de la province de Québec. On nous dit aussi qu'il y a peu de difficultés naturelles, et que la flore de cette région y est superbe ; comme si ceux qui construisent des chemins de fer se préoccupent beaucoup de savoir quelles sortes de fleurs il leur pourra arriver de rencontrer, et comme s'il est important de savoir si chaque ingénieur sera assuré d'avoir un gardénia à sa boutonnière. Ce sont là les renseignements que nous fournit le gouvernement et la chose est on ne peut plus burlesque.

On nous parle aussi du bassin de la baie d'Hudson, que ce chemin de fer ne touchera nulle part, bien qu'on doive traverser neuf fois la ligne de partage des eaux. Puis on nous parle des rapports de la province d'Ontario, des forêts de l'Etat, et des levés topographiques qui ont été dressés. C'est là tout ce qui constitue les " montagnes " de renseignements qui doivent nous aider à déterminer si nous devons ou non donner suite à ce projet.

Un DEPUTE : Lisez-nous quelques extraits.

M. SPROULE : Il peut en effet valoir la peine de lire quelques extraits. Voici ce qu'on a à dire au sujet de l'axe des Laurentides :

Les Laurentides proprement dites ne s'étendent pas jusqu'à la baie d'Hudson. Elles forment une zone dont la longueur varie de 100 à 200 milles et qui longe la vallée du Saint-Laurent ; elles constituent le faîte de partage qui sépare la grande plaine alluviale et marine, ou le bassin de la baie d'Hudson, de la vallée du Saint-Laurent. C'est une zone relativement étroite. Au nord de cette frange de monts laurentiens, se trouve la région, comparativement plane et inclinée en pente douce, du bassin de la baie d'Hudson.

Ce sont là tous les renseignements que nous avons sur cette région. Voici ce qu'on nous dit maintenant des confins de la province de Québec :

La région boisée, en général, à travers Québec et Ontario, le long du faîte de partage, varie très peu dans son niveau général ; certaines parties de cette région, surtout la partie est, entre le Saint-Maurice et la ville de Québec, sont rocheuses, montueuses et bien boisées, tandis que d'autres parties, sur un long parcours se composent d'argile onduleuse de marne sablonneuse et de terres bien boisées.

La partie la plus montagneuse et la plus accidentée de Québec est celle qui se trouve entre la ville de Québec et les eaux-mères de la rivière Saint-Maurice, mais ici nous avons, le long de cette dernière rivière, une grande vallée très large qui offre une grande route naturelle et remarquablement facile pour aller vers le nord et l'intérieur de la région boisée.

Nord-Ouest de Québec—D'après les explorations faites le long de la limite nord des comtés de Champlain, Saint-Maurice, Maskinongé, Berthier, Joliette et Montcalm, dans le voisinage du faîte de partage, on a constaté que cette région comprenant les sources de l'Outaouais, de la Gatineau et du Saint-Maurice, se compose d'un grand nombre de platières comparativement unies constituant un plateau généralement uni. Un grand nombre des cours d'eau qui coulent dans le bassin de la baie d'Hudson prennent aussi leur source dans cette région ; les terres boisées plus élevées se trouvent plus à l'est et au sud-est.

Il est important pour nous de savoir que ces rivières prennent là leurs sources. Ce sont là des renseignements précieux en matière de construction de chemins de fer. Il y a ensuite le déclaration de M. Gillies, qui nous fait une comparaison du bassin de la baie d'Hudson avec l'Ecosse. Naturellement, il est important que nous connaissions l'Ecosse, afin de mieux établir nos points de comparaisons.

M. Gillies, qui durant dix ans a été facteur de la Compagnie de la baie d'Hudson au Fort-George, situé à environ 235 milles au nord de l'extrémité de la baie James, a spontanément fait la déclaration suivante au sujet des ressources de cette partie du bassin de la baie d'Hudson. "Je n'ai aucun doute que tout ce que l'on peut récolter en Ecosse puisse être récolté avec succès au Fort-George."

C'est là tout ce que M. Gillies a à nous dire, et ces renseignements sont importants pour

construire un chemin de fer. On nous parle aussi des obstacles, et on nous dit que ces obstacles sont peu nombreux :

Sur une distance de 700 milles, à partir du lac Kapitachuan (division de la Gatineau supérieure) dans la direction ouest-nord-ouest jusqu'au lac de la Terre-Blanche à l'ouest, près des confins entre les divisions de Nipigon et du lac Saint-Joseph (Div. IX et X, respectivemen), la ligne passe à travers une région généralement plane de sable et d'argile, ou surgissent, disséminées ça et là, quelques coteaux avec des crêtes occasionnelles qui font saillie à travers l'alluvion ou la région couverte d'un sol profond.

Voilà encore un autre renseignement précieux. Puis on nous parle du bassin de la baie d'Hudson, et si jamais ce chemin de fer va jusque là, on pourra peut-être tirer avantage de ces informations :

Bien que la région arrosée par les cours d'eau coulant vers le sud et se jetant dans les lacs Supérieur et Huron, constitue un bassin hydrographique étroit et rocheux en majeure partie, propre à l'agriculture dans des étendues limitées seulement, la partie centrale du bassin hydrographique de la baie d'Hudson, au nord des grands lacs, est recouverte d'un sol composé d'argile et de sable, contenant une forte proportion d'humus végétal, ce qui rend la terre très bonne pour la culture à condition d'y faire les travaux de drainage ordinaires.

Il est important de savoir que le sol de cette région est un composé d'argile et de sable. Quel autre sol pourrait-il bien y avoir. Voilà certes qui est important pour savoir si nous devons ou non nous lancer dans cette entreprise.

La preuve offerte par la flore ou les plantes indigènes du district le long de la ligne du chemin de fer projetée, donne aux agriculteurs et autres un excellent critérium pour estimer la productivité de cette région.

Voilà qui est très important à savoir pour le gouvernement. Puis on nous donne une description des ressources minérales :

La zone métallifère des roches huronniennes contenant du nickel, du cuivre, de l'argent, de l'or, du fer et d'autres m néraux d'importance économique se trouve en saillies proéminentes sur toute l'étendue d'une grande section de la ligne du chemin de fer projeté. Après avoir traversé le chemin de fer du Canadien du Pacifique dans la région de Sudbury, cette grande zone minérale s'étend dans la direction du nord jusqu'aux lacs Abittibi supérieur et inférieur au nord du faîte de partage. La zone minérale est très large dans les districts d'Algoma et de Nipissing, s'étendant jusqu'à près de la limite du district de la baie du Tonnerre. Dans ce dernier district deux grandes étendues de roches métallifères semblables se trouvent aussi situées près du faîte de partage.

Mais le premier ministre nous a dit que cette partie du pays était surtout une zone argileuse. Eh bien ! ce ne sont pas là les sols qui abondent d'ordinaire en ressources minérales. Les minéraux se rencontrent généralement dans les pays pierreux et peu aptes à l'agriculture. Ce rapport est donc en contradiction avec la déclaration du premier ministre, qui nous a décrit ce pays comme une sorte de paradis pour les cultivateurc. Le sol de cette région, nous a-t-il dit, est en tout point comparable au meilleur sol pouvant se trouver dans Ontario. On nous décrit ensuite les opérations agricoles :

Les diverses fermes des diverses compagnies d'exploration forestières dont les chantiers sont situés le long des eaux mères des divers cours. d'eau qui se déchargent dans le fleuve Saint-Laurent et dans la rivière Ottawa, de même que les jardins et les fermes disséminés à travers le bassin hydrographique de la baie d'Hudson, aux postes de la baie d'Hudson (tels qu'Abittibi, Brunswick-House, Frederick-House, Mamattawan, Matagami, etc., forment d'excellents critériums au moyen desquels on peut facilement constater les facultés productrices de toute la région au point de vue agricole, et ne laissent absolument aucun doute que le bassin peut faire vivre une population très considérable.

On ne nous parle pas là de minéraux.

D'après une étude faite avec soin des altitudes comprise dans la région située entre Québec et Winnipeg, au sud comme au nord de la ligne, il est facile de voir et d'affirmer que les sommets les plus hardis des monts Laurentiens se trouvent le long de la lisière sud de leur ligne d'affleurement.

Ce sont là de très maigres renseignements. Tout cela était sans doute connu depuis longtemps, et dans tous les cas ces renseignements ne représentent pas grand'chose pour ceux qui se proposent de construire ce chemin de fer. Voici comment on nous décrit les ressources où pourra s'alimenter ce chemin de fer.

La construction du chemin de fer National Transcontinental, lequel traversera la région propre à la culture des céréales et située au sud de la baie d'Hudson, entre les grands lacs et l'extrémité de la baie James, ouvrira à la colonisation une étendue de pays généralement plane, non seulement bien boisée et bien arrosée, mais produisant également une épaisse croissance de plantes qui présage une fructueuse exploitation des ressources agricoles, produits de la laiterie, produits de la ferme et produits de l'élevage, pouvant faire vivre une population mixte composée d'agriculteurs, de manufacturiers, marchands de bois, et toutes les classes diverses de la société qui comptent sur des ressources naturelles de la nature de celles que l'on trouve dans ce bassin.

On estime que les alluvions marins du bassin de la baie d'Hudson,, composés de marne argileuse, d'argile sablonneuse, de divers autres sols et de dépôts de surface, propres à l'agriculture, ont au moins le double de l'étendue couverte par les terres agricoles dans Ontario entre Ottawa et le lac Saint-Clair.

On nous donne ensuite quelques renseignements sur les terres boisées :

Les monts laurentiens, qui seront toujours une source d'immenses revenus pour le pays, non seulement à cause de leurs précieux cantons de bois et de la possibilité d'en produire davantage lorsque le rebosisement sera établi sur une grande échelle en ce pays, mais aussi à cause de leurs ressources minérales d'une richesse inouïe, formant une zone comparativement étroite de collines rocheuses, séparant

deux bassins agricoles distincts dont le plus grand est situé au nord.

La nouvelle voie ferrée élargira la zone orientale des terres habitables, et dès que le pays comprendra l'immensité des richesses qui dorment dans le grand bassin inexploité qui se trouve au sud de la baie de James, où virtuellement l'on peut cultiver avec succès toutes les céréales qui sont maintenant récoltées dans les provinces d'Ontario et de Québec, les habitants du Canada iront vers ce pays et l'habiteront.

Voici maintenant quelques mots sur les ressources minérales :

Aux pages 23 et 24 du rapport de la commission royale des ressources minérales d'Ontario et des mesures à prendre pour leur développement—rapport présenté par ordre de l'Assemblée Législative, Toronto, 1890—il est question, respectivement, de la présence de gisement de fer et de cuivre sur les bords du lac Abittibi, et des ressources minérales de différents districts compris dans la zone de chemin de fer en question.

Voilà certes qui va valoir beaucoup au point de vue de la construction d'un chemin de fer.

Pour les altitudes de lacs, rivières et diverses localités le long de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique, voir le récent ouvrage de M. J. White, intitulé : 'Altitudes du Canada,' publié par la Commission géologique canadienne à titre de publication n° 745, 1901—pages 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 227, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175.

Pour les lignes projetées ou d'essai et embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique, voir aussi les pages 47 à 69, y compris les suivantes :—

(1).—Du lac Manitoba au lac Nipissing, page 69.

(2).—Du lac Manitoba à Mattawa, page 68.

(3).Du lac Windigoostigwan au lac Manitou, page 54.

(4).—Du lac Nipigon au point de partage des eaux, page 51.

(5).—De la rivière Nipigon au lac Long, page 50.

Je vois aussi, dans ce rapport, qu'on y parle de certains arbres rencontrés le long du tracé projeté du chemin de fer National Transcontinental. Il paraîtrait qu'on a vu des arbres, et il est important que nous le sachions. On nous cite ensuite les observations météorologiques suivantes :

Température d'été moyenne à tous les points entre Québec et Port-Simpson (d'après un relevé obligeamment fourni par M. R. F. Stuart, directeur du service météorologique à Toronto) :—

	En 1895.
Factorerie de l'Orignal, baie James....	61°
Québec	63°
Rimouski	55°
Chicoutimi	60°
Winnipeg	62°
Norway-House	59°
Oonikup	60°
Edmondton	60°
Athabasca-Landing	55°
Dunvegan	57°
Port-Simpson	55°

On appelle cela des renseignements précieux :

RAPPORT DU DOCTEUR R. BELL SUR LE BASSIN DE LA RIVIERE L'ORIGNAL, AVEC CARTE, 1883.—EXPLORATIONS, ETC.

Le rapport du Dr Bell sur la géologie du bassin de la rivière l'Orignal et de la région contiguë, publié dans le rapport sur les progrès de l'exploration géologique du Canada pour 1880-81-82, contient les résultats non seulement des explorations faites par lui en 1881 mais aussi de celles de 1870, 1875, 1876 et 1877, ainsi que les résultats d'une exploration géologiques de la région du haut de l'Ottawa et du lac Abittibi fait par feu Walter McOuat, de la Commission géologique, en 1872.

L'honorable M. ROSS : Vous feriez mieux de nous lire tout le volume.

M. SPROULE : Ces renseignements sont si précieux que je n'ai pas voulu en priver le pays. Ces messieurs de la droite nous ont si souvent répété que ce rapport était absolument complet et se rattachait directement à la question, que nous ne pouvons certes pas nous en passer. Je désire ici renseigner le public sur tout cela, et je ne puis le faire qu'en consignant dans les Débats une bonne partie de ce rapport. On y lit encore :

Ces résultats sont incorporés dans une carte coloriée montrant les conditions topographiques et la constitution géologique telles que présentement connues.

On ne peut nier que cela soit important.

Les zones de roches huronniennes qui sont celles qui portent le nickel, l'or, l'argent, le cuivre et autres minéraux économiques sont dessinées sur la carte en question dans la mesure que le permettre les explorations. Une grande partie de l'étendue du pays embrassée par cette carte est de la couleur huronnienne.

Je me demande de quelle autre couleur on voudrait qu'elle fût.

ZONE ORIENTALE.

Celle de ces zones qui se trouve le plus à l'est—la grande zone—sera traversée sur plus de cent milles de sa direction du chenal nord du lac Huron vers les lacs Abittibi et Mistassini.

DEUXIEME ZONE.

La zone suivante, à l'ouest, commence dans le Minnesota et peut être suivie à la trace depuis les bords sud-est du lac Nipigon, dans une direction est-nord-est, jusqu'à la zone de pierres calcaires à stratifications régulières du bassin du fleuve Albany.

TROISIEME ZONE.

La troisième zone est presque parallèle à la deuxième——

Il va pourtant lui falloir courir dans un sens ou dans l'autre.

——et se trouve au nord et au nord-est du lac Nipigon.

ZONE OCCIDENTALE.

La zone le plus à l'ouest est celle qui traverse la voie du C. P. R. à Wabigoon ; sa largeur est de près de 25 milles——

Voilà certes une étendue considérable de pays.

——et elle prend la direction du nord-est en ligne avec la zone de semblables roches de

Gloucester-House, près de la chute Martin sur l'Albany.

Nous avons là tout ensemble les zones orientale et occidentale, et les deuxièmes et troisième zones. Où voyez-vous que tout cela nous apprenne grand'chose ? Quelques lignes sont ensuite consacrées aux arpentages Fleming, sur la ligne du Pacifique Canadien, puis on lit ce qui suit au commencement du chapitre 15 :

CROISEMENTS DE LA LIGNE DE FAITE.—POINT DE PARTAGE DES EAUX.

La ligne de faite ou de " partage " séparant les eaux qui coulent vers le bassin du fleuve Saint-Laurent de celles qui se dirigent vers celui de la baie d'Hudson croise la ligne projetée du chemin de fer transcontinental national aux points suivants, savoir :

Neuf croisements sont énumérés. On peut s'imaginer ce que seront les courbes et les rampes. Les croisements sont énumérés comme suit :

Premier croisement.—Dans la division III, ou divsion de la haute Gatineau, au sud du lac Matchi Manitou.

Deuxième croisement.—Un peu au sud du lac Kiemawisk, dans la division IV, ou division de l'Ottawa supérieur.

Troisième croisement.—Environ 45 milles ouest du deuxième croisement dans la division IV (Ottawa supérieur), environ 20 milles est de la ligne interprovinciale entre Québec et Ontario, un peu au nord-est du lac Mattawa Gosik. La ligne de faite court ensuite pendant environ 200 milles dans la direction du sud-ouest, puis traverse la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de Ramsay et de Ridout, un peu à l'est de la station de Chapleau par la voie du Fort-Mattagami.

La voie du chemin de fer Canadien du Pacifique court le long et tout près de la ligne de faite, dans l'âpre contrée au nord du lac Supérieur, jusqu'à la station d'Amyot dans l'ouest, après quoi elle prend une direction presque franc nord de long du 85e méridien et croise la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique cinq fois sur la distance de 125 milles dans le district du lac Long.

Quatrième croisement.—A environ 20 milles du bord occidental de la division VII, ou division de la Mamattawan.

Cinquième croisement.—Tout juste à la jonction des divisions VII et VIII—divis ions de la Mamattawan et du lac Long.

Sixième croisement.—Le long de la ligne de chemin de fer projetée, dans la division VIII (division du Lac Long), environ 18 milles est-sud-est du poste de la compagnie de la Baie-d'Hudson à l'extrémité nord du lac Long.

Septième croisement.—Environ 5 milles sud du poste de la Baie-d'Hudson dont il vient d'être fait mention et au centre de la division VIII ou du lac Long.

Huitième croisement.—A l'extrémité ouest de la division VIII (ou du Lac Long), à environ 15 milles dans l'ouest du Grand Lac (Big lake).

La ligne du chemin de fer projeté et la ligne de partage des eaux se côtoyent ensuite presque tout le long de la division IX, ou division du lac Nipigon.

Neuvième croisième.—Sur le 89e méridien à environ 20 milles est de la partie extrême-ouest de la division du Nipigon, et environ 20 milles sud du lac à l'Eau-Blanche.

La ligne de faite prend ensuite brusquement une direction sud et sud-ouest vers le lac Supérieur, où la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique la croise à la station de la Savane.

Voilà en quoi se résument ces renseignements—le chemin de fer traverse neuf fois la ligne de partage des eaux. Et cependant, on nous dit que ce chemin de fer ne doit avoir ni rampes ni courbes difficiles. C'est pour cela, sans doute, qu'on va le faire zigzaguer à travers le pays comme un immense serpent. Et il ne faut pas oublier qu'il faudra traverser les sources de ces rivières, où abondent les marais, les savanes et les rochers. C'est bien là un échantillon des " montagnes " de renseignements soumis à la Chambre. Cela est-il vraiment suffisant pour qu'on puisse juger s'il est sage ou non de donner suite à cette entreprise.

M. CAMPBELL : Quelle est la page qui cite en ce moment l'honorable député ?

M. SPROULE : La page 173.

Reboisement.

Il me semble qu'étant donné les milliers de milles carrés de territoire appartenant à la province, d'où le plus beau pin provient, mais dont le bois a été soit détruit par le feu, soit abattu et enlevé par le fabricant, il serait opportun de connaître quelque chose des lois naturelles selon lesquelles, sans aide même de notre part, ce vaste domaine se recouvre de forêts de pins aussi bonnes sinon meilleurs que celles qui ont été détruites ou exploitées.

Voilà un renseignement précieux, et qui va nous être très utile pour construire un chemin de fer. Je me demande combien de dollars cela va nous épargner. Cet immense pays devra être reboisé, les forêts ayant été détruites par le feu ou par suite de l'imprévoyance des bûcherons. Il va nous falloir apprendre en vertu de quelles lois naturelles ce reboisement peut se faire, afin de décider si le pays devra dépenser 100 millions de dollars pour construire ce chemin de fer.

Car bien que le temps de planter de jeunes arbres puisse n'être pas encore arrivé, il peut se faire que vu le rapide épuisement des fonds de bois le temps soit réellement venu où il ne serait que prudent de soigner et protéger les jeunes pins que la nature a plantés et qui croissent par milliers en beaucoup d'endroits. Les terrains de cette sorte qui sont contigus à de grandes lignes de chemins de fer et à des rivières navigables, méritent spécialement ce soin et cette attention de la part du gouvernement, et rembourseraient largement la dépense qu'il pourrait être nécessaire de faire à leur égard.

Colonisation du pays.

A mon avis malgré la difficulté de rendre des approvisionnements et des matériaux sur les lieux, il y aurait moyen de construire le chemin de fer au nord de la ligne de faîte pour peu de chose de plus que ce que coûterait une ligne avec d'aussi bonnes pentes et rampes le long de la rive nord du lac Supérieur.

Malgré la difficulté de se procurer des approvisionnements, ce chemin de fer peut être construit, suivant l'honorable député,

pour la moitié de ce qu'il en coûterait au nord du partage des eaux. Cela est très important. Il est aussi beaucoup question des feux de forêts. Et, naturellement, cela est important à savoir pour construire un chemin de fer.

Les feux de forêts qui ont passé sur la plus grande partie du territoire, à la ligne de faîte et au delà——

Cependant, on nous dit que c'est là une région renfermant des forêts de grande valeur.

Les feux de forêt qui ont passé sur la plus grande partie du territoire à la ligne de faîte et au-delà, dans les derniers vingt à trente ans, ne sauraient manquer d'attirer l'attention de tout voyageur ; le fait est qu'ils sont souvent de date si récente que le bois a rarement eu le temps d'atteindre toute sa grosseur, ou la jeune forêt celui de se développer. Envisagés largement, comme l'une des forces ou l'un des phénomènes de la nature, plutôt que sous le jour de simples accidents, les feux de forêt sont loin d'être le mal immitigé qu'on croit généralement, s'ils ne dépassent pas les limites d'une région inculte et déserte.

Puis, on nous dit :

Le tremble se rencontre souvent dans ce pays, et ce bois peut devenir entièrement précieux, étant donné l'emploi de sa pulpe pour faire du papier. L'épinette rouge aussi, bien qu'en quantité beaucoup moindre (à moins qu'on n'y comprenne la petite épinette des muskegs), sera de quelque valeur quand le pays sera ouvert. L'épinette rouge assez grosse pour faire des poteaux de télégraphe est très commune, mais je n'en ai pas vu autant qui fût propre à faire des traverses de chemin defer. Les plus gros arbres de cette espèce ont rarement plus de 6 pieds de circonférence.

Il en a trouvé de convenables à des traverses de chemin de fer, mais c'est surtout pour les poteaux de télégraphes qu'on peut en tirer parti. Dans un rapport, on voit que ce pays n'est qu'un immense " brûlé " depuis quinze ans, et dans un autre rapport on nous dit qu'il y a là du bois d'une certaine valeur dont on peut faire des traverses de chemin de fer et des poteaux de télégraphe, bien que beaucoup de ce bois soit dans les marais. Puis l y a aussi du gypse :

Les gisements de gypse situés en aval du confluent des rivières Mattagami et Missinaïbi ont déjà fait le sujet de rapports antérieurs. J'ai trouvé des morceaux de gypse sur la côte à peu près à mi-chemin entre la factorerie de l'Orignal et Albany, et l'un de mes guides sauvages venu de cette partie du pays m'a appris qu'on en pouvait voir en gisements quand la mer était base au fond d'une baie peu éloignée.

Admirez ici la grande valeur de ce renseignement, fourni par un Indien. Il ne nous dit précisément où se trouvent ces gisements, mais il est important que nous le sachions car nous allons construire un chemin de fer dans ce pays. Nous en arrivons ensuite aux affleurements de roc :

Il n'y a peut-être pas d'endroit au Canada où il y ait proportionnellement moins de roches mises à découvert que dans la région basse qui git au sud de la baie de James, et bien peu d'endroits où il y a aussi peu de roches à découvert que sur le second plateau ou dans la seconde zone. Sur le troisième plateau, celui qui constitutie la hauteur des terres, la proportion rocheuse est plus forte——

Et cependant nous allons traverser neuf fois la ligne de partage des eaux, et ouvrir un pays possédant un sol d'alluvion admirablement pr pre aux travaux agricoles, où les colons pourrons se fixer sur de belles terres et cultiver tout ce qui peut être cultivé soit dans Ontario ou Québec. Mais il dit:

—et il y a peut-être d'aussi bonnes probabilités de trouver les minerais agrégés aux roches laurentiennes ou huronniennes ou y contenus que sur la rive nord du lac Huron.

Nous savons parfaitement que la côte nord du lac Huron est pour ainsi dire une zone inhabitée, une zone métallifère, il est vrai, mais ce rapport nous dit que la ligne de faîte est la même, et que les roches s'y voient en plus grande quantité que dans les plateaux inférieurs. On nous dit aussi, dans ce rapport, que ce chemin de fer devra traverser neuf fois la ligne de faîte.

Je ne puis dire qu'une chose : c'est que dans ma précipitation pour traverser la hauteur des terres (comme il le fallait) je n'en ai pas vus. J'ai cependant entendu des narrations (provenant des sauvages) où l'on disait que l'on peut trouver des minerais de cette espèce dans les environ du lac Seul, et je crois que ceci est loin d'être improbable.

Voilà beaucoup de renseignements précieux, obtenus d'un simple sauvage. Cela ressemble aux fables des anciens. Ces renseignements ne reposent que sur des traditions, mais il vaut cependant la peine de les connaître. Puis il poursuit :

J'ai examiné le gisement d'hématite brune et spathique au Grand Rapide de la rivière Mattagami. Le docteur Bell l'avait déjà visité et en avait donné la description, et M. Hoffman, de la commission géologique, avait fait l'essai d'un spécimen que le docteur Bell avait rapporté, avec le résultat qu'on a trouvé qu'il contenait cinquante-deux pour cent de métal e fer. J'ai découvert ce minerai de fer, et il m'a paru en massifs ou gisements de forme lenticulée, entremêlée dans les couches calcaires des roches dévoniennes, qui paraissent ici à leur place pour la première fois en descendant la rivière.

Il est très important que nous sachions s'il y a là de bons gisements de fer, parce que cela nous permettra d'attacher plus de valeur à ce pays.

Puis on nous parle de la température :

Ceux qui croient que le temps est toujours cru et froid sur la côte de la baie de James pourraient être surpris d'apprendre que peu de jours après mon arrivée à la factorerie de l'Orignal, le thermomètre marquait près de 92° de chaleur à l'ombre. Comme cet endroit est une station où l'on fait des observations météorologiques, l'instrument comme les observations notées étaient indubitablement correctes. A Albany, M. Broughton m'a assuré qu'il avait fait 94° à l'ombre.

Et, naturellement, ce sont là des choses qu'il faut apprendre à la Chambre. A la

factorerie de l'Orignal, sur la baie James, il y avait 92 degrés, et à Albany 94 degrés. Bien entendu, il nous faut savoir cela, car cela est important pour la construction du chemin de fer. Puis, nous avons ce troisième plateau, ainsi que son sol et son climat :

Il n'y a que les observations consignées aux postes de la compagnie de la Baie-d'Hudson, les déclarations des gens qui vivent actuellement ou ont déjà vécu dans la contrée et notre expérience limitée qui puissent nous renseigner sur le climat des deux dernières divisions de ce territoire. Pour ce qui est des céréales que le pays peut ou ne peut pas produire, il a été rendu des témoignages bien contradictoires. Le climat n'est pas non plus le même dans toutes les parties de la région.

Voilà qui est contradictoire. En effet, cela ne correspond nullement avec les renseiments fournis par le très honorable député, que nous allons avoir là une étendue de terres en tout points superbes à ouvrir à la colonisation.

Avec un sol convenablement préparé et des grains de semence choisis avec discernement, je crois qu'on peut faire produire avec plus ou moins de succès au second plateau ou zone, du blé, de l'avoine, de l'orge et peut-être du seigle.

Puis il nous parle de la partie montagneuse de ce pays, et des régions couvertes de matières à l'état libre. Le Dr Bell a ici la parole, et voici ce qu'il dit :

Ainsi que le docteur Bell en fait l'observation très juste, la surface, même à la hauteur des terres, est presque toujours recouverte de quelques matières à l'état libre. Sur ce second plateau, les matières meubles consistent encore d'argiles rougeâtres ou de teinte pâle additionnées par-ci par-là de gravier ou de sable. Dans ces argiles on trouve presque toujours des morceaux de calcaires provenant des couches dévoniennes de la région septentrionale, qui diminuent toutefois de volume et deviennent moins nombreux à mesure que l'on se retire de la baie de James pour remonter vers la hauteur des terres. Je suis d'avis qu'une analyse soignée et des examens microscopiques du gravier, des sables et des argiles trouvés à la hauteur des terres ou dans les environs pourraient jeter de la lumière sur leur origine.

Qu'il y ait une très grande proportion des argiles et autres matières à l'état libre que l'on trouve sur ce plateau supérieur qui soit venue du nord, et qu'elle ait été entraînée ou transportée de quelque façon mystérieuse au haut de la côte, partie des rives de la baie d'Hudson, et partie du plateau inférieur, voici une proposition qui peut se démontrer plus ou moins.

Il est nécessaire que la Chambre sache d'où peut provenir cette argile. Elle doit provenir de la région de la baie d'Hudson, parce qu'on émet un avis que ce doit être là le lieu de provenance. Puis on nous parle de la tourbe, des rocs laurentiens, et de la pêche du brochet, du doré et du poisson blanc. Il nous dit :

Le brochet, le doré et le poisson blanc se trouvent dans les rivières en petites quantités, et le dernier dénommé se prend dans la baie le long de la grève. On prend des esturgeons dans la rivière de la Martre-Grillée (singed marten).

Nous sommes tous contents de savoir que nous pouvons pêcher là le brochet, le doré et le poisson blanc. Ce sont là des extraits du rapport de M. E. B. Barron. On nous parle ensuite du climat et du gibier, et de la vérification des relevés. On nous dit aussi quelques mots de la configuration physique de ce pays :

Le trait le plus remarquable de la côte ouest de la baie de James est son extrême égalité de niveau. Si on la regarde de loin on n'aperçoit pas la ligne de la grève, mais l'eau et la terre semblent se fondre l'une dans l'autre. Une lisière variant en largeur d'un à trois milles et en partie couverte d'herbes, et de petits arbrisseaux, longent la côte depuis la rivière Kapiskau jusqu'à celle de l'Orignal, sauf sur un parcours de quelques milles au nord et au sud de la pointe Cockispenny, où la côte est assez élevée et sèche et où les arbres viennent jusqu'au bord de l'eau.

Puis on nous parle d'argile, de sables et de coquillages. Il est bon que nous sachions à quoi nous en tenir sur les coquillages qu'on peut trouver dans ce pays. Nous passons ensuite aux différentes sortes de poissons, aux essences forestières, au sol, aux chaînes de montagnes, aux récoltes, aux gisements de houille, aux berges argileuses et aux minéraux. Ce rapport contient un choix de renseignements de ce genre empruntés aux géologues, et une bonne partie provient des Indiens et doit par conséquent laisser à désirer. Bon nombre de ces renseignements ne sont que de simples conjectures, et ne renferment rien de précis n de défini. Cependant, ce sont là les "montagnes" de renseignements soumis à la Chambre au sujet du pays que devra traverser ce chemin de fer. J'ai cité plusieurs extraits de ce rapport, et j el'ai fait parce que je crois qu'il est désirable que nous connaissions la nature des renseignements qu'on nous a communiqués, afin de nous mettre en mesure de décider si nous devons ou non donner suite à ce projet.

M. CAMPBELL : Lisez les pages 42 et 46.

M. SPROULE : Je laisserai à l'honorable député de York-ouest la tâche de nous lire le reste de la brochure, s'il le désire. J'ai cité quelques pages qui doivent suffire à nous montrer quelles sortes de renseignements contient cette brochure, et afin de vous prouver à quel point ces renseignements manquent de précision. On peut ainsi aisément se convaincre par là que les sources où on a puisé ces renseignements laissent à désirer, que le plus grand nombre de ces renseignements ne reposent que sur de simples conjectures et ne sauraient aucunement servir à nous mettre en mesure de décider si nous devons ou non nous lancer dans cette entreprise.

Selon moi, le discours du trône aurait dû faire mention de cette mesure importante.

Je désire ici attirer l'attention sur un des côtés de cette session dont je n'ai pas encore parlé. En matière de gouvernement constitutionnel, il est d'usage que le gouvernement du jour, chaque fois qu'il a l'intention de déposer un projet important, en fasse mention dans le discours du trône, à l'ouverture de la session, et annoncer à la Chambre qu'il se propose de mettre cette mesure en discussion. Peu importe qu'il s'agisse d'entraîner le pays dans des dépenses considérables, ou qu'il soit question de transports, ou de toute question quelconque se rattachant à l'activité économique du pays, notre forme de gouvernement constitutionnel exige qu'il en soit fait mention dans le discours du trône. Cependant, on nous demande de faire encourir au pays des dépenses de 100 à 150 millions, pour mettre à exécution un projet qu'on ne juge pas être suffisamment important pour qu'il en soit fait mention dans le discours du trône. Est-ce là agir de façon constitutionnelle? La chose me paraît être d'autant plus répréhensible qu'elle provient de soi-disant réformateurs qui prétendent se faire un scrupule d'observer de très près les principes du gouvernement constitutionnel. Je soutiens qu'ils s'écartent ici de ces principes. Le peuple tout entier, ainsi que le représentant de la Couronne, ont été tenus dans l'ignorance des projets ministériels, et on ne nous a pas dit un seul mot dans le discours du trône du projet gigantesque que nous sommes en ce moment à discuter aux derniers jours de la session. On n'a pas jugé que ce projet était suffisamment important pour en faire mention dans le discours du trône, mais on nous le présente au moment où nous sommes à la veille de la prorogation. Ce projet me paraît tendre, autant que je puis voir, à la destruction du commerce d'Ontario. Si l'on en juge par l'ensemble des actions du gouvernement, il paraît y avoir une véritable conspiration contre Ontario, car il est évident qu'on cherche à causer du tort à cette province en se basant sur un recensement contraire à tout esprit de justice pour réduire le nombre des représentants du peuple, et par là même pour affaiblir la représentation d'Ontario en cette Chambre. On s'en est aussi pris à Ontario avec le bill de remaniement, pour chercher à affaiblir le prestige et l'influence d'Ontario en cette Chambre. La province d'Ontario à donné une majorité contre ce gouvernement, et c'est ce qu'on ne lui pardonne pas. Abaisser Ontario est l'objet qu'on a en vue, et le désir du gouvernement est de paralyser cette province, et de la laisser sans force et à la merci de chacun, d'abord par le recensement, puis par le bill de remaniement, et enfin par ce chemin de fer transcontinental. Si ce projet de chemin de fer se réalise, cela entraînera la disparition de notre marine marchande sur les grands lacs. On nous dit que si ce chemin de fer est construit dans les conditions exposées par l'expert de chemin de fer du gouvernement (M. Charlton), nous serons en mesure de pouvoir attirer à nous tout le commerce de l'ouest. Dans ce cas-là, c'est notre marine marchande des lacs qui en souffrira, et plus ce nouveau chemin de fer obtiendra de trafic, plus en souffriront les voies actuelles de transport qui sont si précieuses pour la province d'Ontario. Si ce chemin de fer réussit à s'attirer tout ce trafic, non seulement notre marine marchande des lacs en souffrira, mais il devra s'ensuivre la ruine de nos ports de la baie Georgienne, l'affaiblissement des ressources financières de la province d'Ontario et la diminution de la population de cette province.

Ce chemin laisse de côté nos villes et nos campagnes. Toronto, London, Hamilton, Windsor, Guelph, Owen-Sound, Meaford, Kincardine, Collingwood, Midland, verront toutes leur commerce décroître. On nous dit que nous aurons un chemin de fer allant de Toronto à North-Bay. Nous aurons peut-être un embranchement, mais cela n'empêche que Toronto est laissé de côté, et toute ville canadienne que l'on voudrait traiter de cette manière, combattrait le projet jusqu'à la mort. Si cette entreprise réussit, non-seulement elle ruinera le commerce des villes d'Ontario et des ports de la baie Georginne, mais elle portera aussi préjudice aux ports de Kingston, de Peterborough et de Montréal même. Le ministre des Finances dit encore qu'un embranchement sera construit entre la ligne principale et Montréal. Cela est possible aussi, mais Montréal ne sera plus sur la grande artère commerciale du pays ; Montréal sera le terminus d'un embranchement et perdra une grande partie de son commerce actuel. Il en sera de même pour toutes les villes d'Ontario et de l'ouest de Québec. Le commerce qui se fera par ces villes sera plutôt à leur détriment.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si le nouveau chemin de fer fait tout cela, il aura accompli de grandes choses.

M. SPROULE : N'oubliez pas que j'ai dit : "si ce chemin réalise toutes les espérances du parti ministériel" et on ne serait pas excusable de dépenser des sommes aussi considérables si on ne comptait pas sur le succès de ce chemin. Plus la nouvelle ligne aura de succès, plus les villes d'Ontario seront délaissées, plus notre marine marchande sur les lacs et le trafic de nos ports auront à souffrir. N'oublions pas que les navires qui font le trafic des lacs doivent avoir des cargaisons de retour pour opérer dans des conditions avantageuses. En arrivant à Owen-Sound, ces navires transbordent leurs cargaisons dans les élévateurs et prennent comme chargement des machines agricoles et les autres produits manufacturés de l'est, à destination des marchés de l'ouest. Actuellement, ces navires ont des cargaisons pour aller et retour, mais si ce chemin de fer transporte le grain de l'ouest à l'est, notre marine marchande n'aura plus de cargaisons pour revenir de l'ouest et tout

le monde sait qu'il n'est pas possible de faire du trafic dans ces conditions.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce chemin de fer ne dessèchera pas les lacs.

M. SPROULE : Ceci est une autre question, et l'observation de l'honorable ministre n'exige pas une forte dose d'intelligence. Entre le projet ministériel et celui du chef de l'opposition, il y a cette distinction importante, que celui du chef de l'opposition est exempt de tous les défauts et inconvénients qu'entraîne celui du gouvernement. Le projet soumis par l'honorable député d'Halifax amènera du commerce dans nos ports ; il viendra en aide à Ontario ; il sera très utile à notre marine marchande et augmentera la population de nos villes, que l'autre projet délaisse complètement.

Il y a une différence encore. Le projet de l'opposition ne coûterait pas la moitié aussi cher que l'autre, tout en étant, à mon point de vue, beaucoup plus avantageux pour le pays. Si une dépense de $60,000,000 peut nous rapporter autant d'avantages qu'une dépense de $150,000,000, ce serait de la folie d'adopter le projet le plus coûteux.

En adoptant le projet de l'opposition nous entreprenons une chose connue. Il n'y a là rien d'incertain. Chaque pouce du territoire que traverseront ces chemins de fer est bien connu et nous avons sur tout ce pays les renseignements les plus positifs. Tandis que de l'autre côté, il n'y a qu'incertitude ou ignorance complète. Le manque de renseignements sur la possibilité du projet ministériel suffirait seul pour le faire condamner, ou du moins pour nous engager à hésiter avant de nous lancer dans une entreprise aussi hasardée.

Les ports du lac Supérieur sont munis d'élévateurs et sont très importants pour nous. Les ports de la baie Georgienne ont aussi leurs élévateurs et ne sont pas moins importants pour le Canada. En construisant des chemins de fer entre Port-Arthur et Winnipeg, nous pouvons apporter les produits de notre vaste Nord-Ouest dans ces élévateurs. Durant l'hiver, ces produits seront expédiés sur Ontario selon les besoins de cette province, le reste sera expédié à l'est et dans les ports de mer. Mais le projet ministériel n'apporterait pas un seul boisseau de grain dans les élévateurs des ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne.

Ce chemin de fer est destiné à transporter le grain directement dans les ports de mer de l'est. Sous ce rapport, la population d'Ontario ne se trouve pas sur le même pied que la population des autres parties du pays et c'est pour cela que ce projet ne saurait nous convenir.

Comme je l'ai dit il y a un instant, le Canadien du Pacifique double actuellement sa voie entre Port-Arthur et Winnipeg. Quand ce travail sera terminé nous aurons virtuellement trois chemins de fer à travers cette partie du pays, car on m'informe qu'une voie double peut transporter trois fois plus de marchandises qu'une voie simple. Il n'y aura plus d'encombrement à redouter quand le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern auront doublé leurs voies et augmenté leur matériel roulant. Nous possédons à l'heure qu'il est plusieurs chemins de fer dans le Nord-Ouest et nous n'en avons pas besoin de plus. Nous voulons que l'est aille de pair avec l'ouest, car nous avons besoin de nos chemins de fer pour faire concurrence à nos voies navigables. Quand les rivières sont gelées, les chemins de fer peuvent prendre le grain dans les élévateurs et en opérer le transport, de telle sorte que le trafic se continuera en hiver comme en été.

Cette entreprise portera atteinte au crédit du pays, quand viendra un temps de crise, comme cela doit nécessairement arriver. Cette entreprise est trop considérable pour le Canada ; elle augmentera la dette nationale dans des proportions énormes, elle mettra le gouvernement presque dans l'impossibilité de venir en aide à d'autres chemins de fer très importants. On nous dit que le parlement fédéral devra toujours accorder des subventions aux chemin de fer, non-seulement dans les nouvelles provinces, mais aussi dans l'ancienne. Si nous sommes obligés d'emprunter pour la construction de ce chemin, où prendrons-nous l'argent pour subventionner d'autres voies ferrées dans Ontario, Québec, les provinces maritimes, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Il est à craindre que notre dette soit si élevée, que nous ayons des difficultés à contracter de nouveaux emprunts quand il s'agira de venir en aide à d'autres entreprises.

Voilà autant de raisons qui nous engagent à agir avec prudence et lenteur. Voilà autant de raisons qui nous justifient d'appuyer le projet du chef de l'opposition, de préférence à celui du gouvernement. Il est absolument nécessaire de retarder l'adoption de ce bill, afin d'obtenir plus de renseignements. Il est important d'avoir les rapports des arpenteurs et des ingénieurs. Il est important de ne pas engager irrévocablement le pays dans une entreprise aussi considérable. Il est important de ne pas causer de préjudice à l'influence, au commerce et aux industries d'Ontario qui sera appelée à payer la plus grande partie de cet argent. Sur chaque dollar qui sera dépensé dans cette entreprise la province d'Ontario aura à payer 45 cents, d'après sa population. Sur chaque $100,000, elle aura à payer $45,000 et $45,000,000 sur $100,000,000.

Je veux que les habitants d'Ontario sachent cela, et comprennent ce que l'avenir leur réserve. Je veux que les députés d'Ontario qui appuient le gouvernement soient appelés à rendre compte de leur conduite lorsqu'ils se présenteront devant les électeurs. On a souvent dit d'Ontario qu'elle était la vache à lait de la Confédération, et je tiens à faire savoir aux habitants de cette province qu'ils auront à payer 45 pour cent

du coût de cette entreprise, si ce bill est adopté.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, j'ai suivi avec beaucoup d'attention les remarques de l'honorable chef de l'opposition à l'appui de son amendement, ainsi que le réponse de l'honorable chef du gouvernement. Ce dernier prétend qu'il n'y a guère de différence, bien qu'il prétende que celui du gouvernement doive coûter moins cher, à tout prendre. Sa première objection au projet du chef de l'opposition, c'est la prolongation du chemin de fer de l'Etat, de Montréal à la baie Georgienne.

Il n'en veut pas, parce que cela nécessiterait l'achat de la ligne du Grand Tronc ou du Canadien du Pacifique entre Montréal et Coteau, ou la construction d'une voie rivale. Puisque notre projet comporte, dit-il, l'usage de certaines parties du Pacifique Canadien, le long du lac Supérieur, nous pourrions de la même manière acquérir un permis de circulation sur le Grand Tronc entre Montréal et Coteau. Pourquoi ne pas faire cela au lieu d'acheter ou de construire une nouvelle voie ? Sous ce rapport, l'idée émise par l'honorable premier ministre est peut-être plus avantageuse que le plan de l'honorable chef de l'opposition. Quoi qu'il en soit, le point important, c'est d'avoir un chemin de fer de l'Etat partant d'Halifax et allant jusqu'à la baie Georgienne, ce qui nous mettrait en communciation avec les prairies de l'ouest. Ce plan implique aussi l'achat du Canada-Atlantique. Cette acquisition coûterait de $11,000,000 à $12,000,000—$15,000,000 au plus.

Quant à cette partie du transcontinental, entre Québec et Moncton, on en entend très peu parler. On semble avoir perdu de vue cette partie du projet. Je m'étonne de voir nos honorables amis des provinces maritimes jouer le rôle de petits garçons auxquels on dit : Fermez les yeux et ouvrez la bouche, je vais vous donner quelque chose de bon ; ne dites rien pour le moment, et nous vous construirons cette partie du chemin entre Québec et Moncton.

Pour ma part je suis plutôt porté à croire que nous n'entendrons plus parler de cette partie du projet avant une génération ou deux.

L'honorable premier ministre blâme l'honorable chef de l'opposition qui fait une contre-proposition au projet de construire un chemin de fer entre Winnipeg et Québec. Mon honorable ami voudrait construire dans cette partie du Canada des chemins de fer de colonisation, avec les pentes et le matériel appropriés, au fur et à mesure des besoins du pays. En critiquant cette idée l'honorable premier ministre ne semble pas comprendre la différence entre la construction d'un chemin comme celui qu'il projette et la construction d'un chemin qui serait construit graduellement, selon les besoins de la colonisation dans ces régions septentrionales d'Ontario et de Québec, dont les députés ministériels nous font de si grands éloges. Ces chemins répondraient à tous les besoins et coûteraient infiniment moins cher. Le chemin que propose l'honorable premier ministre coûterait quatre ou cinq fois plus cher que la mise à exécution du projet du chef de l'opposition.

Voyons quelles sont les probabilités. J'ai démontré qu'il est impossible de construire entre Winnipeg et Québec un chemin de fer à pentes réduites, sans y consacrer des sommes qui dépassent les ressources du Canada.

L'honorable premier ministre demande pourquoi, au lieu d'acheter la partie du Canadien du Pacifique entre North-Bay et Port-Arthur, nous ne construirions pas une ligne qui ouvrirait à la colonisation de magnifiques territoires propices à l'agriculture. Je me demande où il a puisé ses renseignements. A l'est de Winnipeg, dans la plaine, le terrain est plat, mais dès qu'on arrive à la chaîne des Laurentides et qu'on se dirige vers l'est dans la direction du lac Népigon, on tombe dans un pays où la construction d'un chemin de fer entraînerait des dépenses considérables, dans un pays encore plus accidenté que celui que traverse le Pacifique Canadien entre Port-Arthur et Winnipeg, au nord du lac des Bois. Depuis Wabigoon jusqu'aux prairies à l'est de Winnipeg, le pays est couvert de montagnes de granit et de marécages. On en trouve la description dans le rapport de sir Sandford Fleming, fait en 1877, et cité aux pages 103, 104 et 105 du Livre Bleu publié par le gouvernement, et ce rapport est le seul renseignement utile que contienne ce volume, sur le chemin de fer national transcontinental. Ce rapport traite des premières études topographiques et des premières explorations faites pour le compte du Canadien du Pacifique, de 1871 à 1877. Ces travaux s'étendent depuis la rive nord du lac Nipigon, et jusqu'au lac aux Eturgeons, vers l'ouest. A la page 206 de l'ouvrage de sir Sandford Fleming se trouve le rapport d'une exploration faite depuis la rivière à Pic jusqu'à la rivière Nipigon, sur la rive nord du lac Supérieur et des explorations faites par Thomas-Jefferson Thompson, en 1874. En 1873 et 1874, on a aussi exploré le pays à l'ouest, dans la direction de Winnipeg. Sir Sandford Fleming a fait une autre exploration, depuis Winnipeg jusqu'au lac Supérieur. Dans son rapport, il dit : " Nous avons trouvé une excellente route, tout le long, depuis Winnipeg jusqu'au lac Supérieur." Il dit que les pentes, dans la direction de l'est, n'excèdent nulle part 26 pieds au mille. Cela est un fait certain.

Nous avons actuellement entre le lac Winnipeg et la tête du lac Supérieur, un chemin de fer dont les pentes, ne dépassent nulle part, 26 pieds au mille ; et à l'heure qu'il est, comme vient de le dire l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), le chemin de fer Canadien du Pacifique double sa voie et réduit les pentes à quatre dixièmes de pieds, ou en d'autres termes, à 20 pieds au mille. Il est impossible d'avoir un meilleur chemin. Il est au moins égal au Canadian

Northern, entre Winnipeg et la tête du lac Supérieur, et il n'est pas possible de construire dans cette partie du pays un chemin avec des pentes moins fortes. Mais à quel prix ce résultat a-t-il été obtenu ? Sur un parcours d'environ 37 milles, la section 15, construite par H. Whitehead, des tronçons ont coûté $250,000 du mille, à cause des travaux de terrassement qu'il a fallu faire. Au lac Cross, on a dû rapporter 1,000,000 de yards cubes de terre, au coût de 28 cents par yard cube. Au lac de la Déception, il en a fallu 500,000, et à Darlingford Bay, plus de 500,000, aussi à raison de 28 cents par yard cube. On est parvenu, par ce moyen à avoir un bon chemin, mais on a une idée de ce qu'il a coûté. D'après les rapports de sir Sandford Fleming et des autres ingénieurs, qui ont exploré cette partie du pays, ils ont choisi le tracé le plus avantageux qu'il a été possible de trouver entre Winnipeg et le lac Supérieur.

La section B a aussi coûté des sommes énormes. Sir Sandford Fleming dit que le meilleur tracé pour atteindre la partie est de la province était de Port-Arthur jusqu'au lac Nipigon, et de là, en suivant le tracé actuel du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour plus d'exactitude, je vais citer ce que dit le rapport des travaux qu'il a fallu faire, sur 117 milles de ce chemin :

> Voici les quantités approximatives, en yards cubes, de remblais et de tranchées, sur un parcours de 117 milles, entre Peninsula-Harbour et Red-Rock, ainsi que le nombre de yards linéaires de tunnels.
>
> Remblais, yards cubes, 3,443,860, soit une moyenne de 29,434 par mille.
>
> Tranchées, yards cubes, 2,779,350, soit une moyenne de 23,755 par mille.
>
> Yards linéaires de tunnels, 13,350, soit une moyenne de 7½ par mille.

Il y a aussi les ponts. Après tous ces travaux, toutes ces excavations, tous ces remblais, toutes ces tranchées, et tous ces tunnels, l'ingénieur en charge des travaux sur cette partie de la ligne, dit que la seule difficulté que rencontrera la construction d'un chemin de fer sera d'obtenir des pentes praticables. Il dit : " mon opinion est qu'on pourra obtenir des pentes de 70 ou 80 pieds au mille ". Or des pentes de 70 ou 80 pieds au mille sont impraticables sur un chemin de fer moderne qui veut faire concurrence au transport par terre et par eau.

L'honorable premier ministre dit que nous aurons deux lignes principales qui seront occupées, en hiver, quand les lacs sont gelés, à transporter les produits de l'ouest aux ports de l'Atlantique. Ignore-t-il que le transport des marchandises en hiver, dans cette partie du pays, coûte 40 pour 100 plus cher qu'en été ? Qu'il s'informe auprès de ceux qui exploitent le Canadian Northern, le chemin de fer Canadien du Pacifique ou les chemins de fer du Minnésota, et il saura que les ordres données aux employés sont de ne pas expédier un seul convoi de plus qu'il n'est absolument nécessaire ; de faire circuler les trains de voyageurs puisqu'ils y sont obligés, mais de ne pas prendre une seule tonne de marchandises, s'ils peuvent s'en abstenir. car quels que soient les taux du transport, la compagnie y perd toujours à transporter des marchandises quand la température est à 25 ou 30 au-dessous de zéro. Il ne faut pas s'attendre à ce que le grain soit transporté en hiver. Il n'y a qu'en été qu'on pourra faire concurrence au transport mixte. Le projet du chef de l'opposition est le seul pratique ; c'est celui qui est approuvé par tous les hommes intelligents qui s'occupent de la question des transports entre cette partie du pays et le Nord-Ouest. Son principal but est d'amener les produits de l'ouest, dans les ports du lac Supérieur, au plus bas prix possible. Nous avons déjà deux lignes entre la région des prairies et la tête des lacs ; ils transportent de 30 à 40 millions de boisseaux de grain par année. Doublons la voie de l'un ou l'autre de ces chemins et ils pourront en transporter 250,000,000 par année. Si l'on parvient à transporter les produits à la tête des lacs, on n'éprouvera pas de difficultés à l'expédier dans l'est.

Le plan du chef de l'opposition est approuvé par M. Meighen, qui a toujours été intéressé dans la question des transports et le commerce du grain qu'il achète dans l'ouest et expédie dans l'est.

Quand les produits seront rendus à la tête du lac Supérieur, subventionnons des lignes de steamers qui les transporteront à la baie Georgienne et construisons des élévateurs dans les ports de cette baie.

Durant l'hiver, nous pourrons alors l'expédier, par chemin de fer à Montréal, et si c'est possible, à Saint-Jean et à Halifax. C'est le seul moyen pratique. Pas un homme censé, quoi qu'en dise l'honorable premier ministre, ne songerait à transporter du grain entièrement par chemin de fer, de Winnipeg à Québec, et de Québec à Saint-Jean ou Halifax. Le chemin projeté entre Winnipeg et Québec, peut avoir certains avantages, au point de vue de la colonisation. Si on en faisait un chemin de colonisation, il pourrait avoir des pentes de 60 ou 70 pieds au mille, et sa construction, dans ces conditions coûterait un quart de moins que si on veut construire un chemin dont les pentes n'excéderont pas 20 pieds au mille.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

L'honorable M. HAGGART : Avant la suspension de la séance, à six heures, je parlais de la possibilité de construire un chemin de fer entre Winnipeg et le lac Nipigon, et j'expliquais qu'il est presque impossible d'avoir un chemin de fer moderne à cet endroit. Le rapport qui a été produit,

n'est pas, comme je l'ai déjà expliqué, un rapport complet. Ce rapport paraît avoir été préparé par un employé de la commission géologique et il parle du rapport de sir Sandford Fleming, concernant la possibilité de construire ce chemin, mais le rapport de cet ingénieur n'est pas reproduit au long.

La Chambre me permettra de lui rappeler que les explorations pour le compte du chemin de fer Canadien du Pacifique ont duré de 1872 à 1878, et le résultat a été la découverte d'un tracé entre Winnipeg et le lac Supérieur. On a aussi constaté à cette époque la possibilité de construire un chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses et trois ou quatre défilés, celui de la Tête-Jaune, de la rivière aux Pins, du Simpson et de la rivière de la Paix furent trouvés praticable pour prolonger le chemin jusqu'à la côte du Pacifique.

En parlant de cette question, ces jours derniers, je disais que le gouvernement devrait avoir un plan défini sur ce point. Le Grand Tronc demandait une charte pour construire un chemin de fer jusqu'à la côte. J'étais favorable à l'octroi de cette charte et je le suis encore ; mais je demandais que ce chemin fut construit dans un endroit différent de celui où nous avons déjà des voies ferrées. Vous vous rappelerez, M. l'Orateur, que je demandais la construction d'un chemin de fer aussi au nord que possible ; j'ajoutais que le tracé le plus au sud qu'on pouvait permettre au Grand-Tronc-Pacifique d'adopter était celui que recommandait sir Sandford Fleming. Ce tracé traverse la rivière Rouge à un endroit au nord de Winnipeg, puis franchit le lac Winnipeg et se dirige vers la côte du Pacifique par un des quatre défilés que je viens de nommer. Je crois que le trafic du pays justifie la construction de ce chemin et cela ne nuirait pas aux lignes actuelles du chemin de fer Canadien du Pacifique ou au "Canadian Northern" et ouvrirait à la colonisation un vaste territoire au nord de ces deux chemins. Je crois qu'avec la subvention ordinaire, ou celle qu'on donne au Grand-Tronc-Pacifique il serait facile de la construire.

Au lieu de cela on nous donne une ligne virtuellement parallèle à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, parallèle à celle que nous subventionnons jusqu'à Edmonton, car nous ne pouvons pas avoir une ligne qui s'arrêtera à Edmonton, et alors cette ligne longera l'autre à une distance de 20 à 30 milles.

Je me suis opposé au projet, parce qu'il était de nature à nuire aux entreprises déjà existantes et qu'il n'y a pas de nécessité de doubler les voies dans cette partie du pays. Je voulais aussi le développement d'Ontario et de Québec, non au moyen du chemin projeté entre Winnipeg et Québec, qui coûtera des sommes énormes, mais au moyen de subventions à des lignes locales.

Comme je l'ai dit alors, je crois qu'entre le lac Nipigon et Québec, il y a des terres colonisables qu'il serait profitable d'ouvrir au moyen de chemin de fer de colonisation. Il n'y a pas de nécessité pour construire un chemin de fer qui coûtera des sommes énormes, si on veut en faire une route commerciale avec des pentes très faibles. Nous ne pouvons pas nous faire une idée du prix d'un pareil chemin et je demande à quoi sert le ministère des Chemins de fer et Canaux ? Pourquoi l'honorable premier ministre ne s'est-il pas fait donner par ce ministère un état du coût probable de ce chemin ? On nous demande de nous lancer dans une entreprise de signer un contrat avec une compagnie de chemin de fer sans savoir ce que le gouvernement aurait dû se procurer du ministère des Chemins de fer ; nous n'avons pas l'ombre d'une donnée sûre concernant la construction de ce chemin.

Voilà pourquoi je combats ce projet qui, à mon point de vue, ne coûtera pas moins de $125,000,000. Nous serons obligés de construire un chemin de première classe entre Winnipeg et Moncton, et cela dépassera de beaucoup tous les calculs faits par le gouvernement. Cet argent pourrait être employé beaucoup plus utilement pour améliorer les moyens de transport du pays.

Le gouvernement propose de construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec, mais que dit le rapport du ministre des Travaux publics dans le décret ministériel au sujet de la nomination d'une commission? L'honorable premier ministre dit que cette commission ne devait que décider dans quels ports du lac Supérieur, de la baie Georgienne et du Saint-Laurent il était nécessaire de faire des améliorations. Voici ce que dit le rapport du ministre des Travaux publics :

> Ceci comprend l'étude de leur transmission :
> Du lieu de production aux ports canadiens.
> Du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur.
> Des ports occidentaux du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.
> Des ports de mer canadiens à l'Europe.
> Du lieu de production aux ports canadiens sur le Pacifique.
> Comme ce sujet affecte les produits des provinces de l'Est du Canada, il comprend leur transmission :
> Aux ports de mer.
> Des ports de mer à l'Europe.
> Il est évident qu'avant qu'une solution satisfaisante puisse être donnée à toutes ces questions, il est indispensable qu'une enquête complète et approfondie soit faite relativement aux conditions de l'expédition initiale et des possibilitées d'améliorer les conditions se rapportant à telle expédition.
> L'emmagasinage requis aux ports des lacs, des rivières et de l'océan.
> Les facilités offertes par les havres des lacs, des rivières et des ports de l'Atlantique et du Pacifique.
> Les conditions relatives à la navigation de la route du Saint-Laurent et, généralement, à

toutes améliorations, à tous agrandissements ou autres questions se rapportant à l'utilisation plus économique et plus satisfaisante des voies de transports canadiennes terrestres ou fluviales.

En procédant à une telle enquête, on ne devrait pas s'en tenir aux routes et aux facilités qui sont utilisées à l'heure qu'il est, mais, si la chose était nécessaire, de nouvelles explorations devraient être faites de façon à s'assurer s'il ne serait pas possible d'ouvrir des voies de communication plus économiques et plus satisfaisantes pour effectuer les transports par terre ou par eau.

Les obstacles offerts aux transports par des voies toutes canadiennes, sont :

La concurrence des voies ferrées des Etats-Unis.

La concurrence de la marine marchande des Etats-Unis fréquentant les ports du lac Supérieur.

L'honorable premier ministre a-t-il tenu les engagements pris envers la Chambre? A-t-il tenu la promesse qu'il mettait dans la bouche de Son Excellence le Gouverneur général? Non, il veut maintenant que le rôle de cette commission se borne à dire quels ports lu lac Supérieur et quels canaux du Saint-Laurent il faut améliorer, pour faciliter le transport des marchandises. Sa promesse comportait l'étude de toute la question des transports depuis l'ouest jusqu'à nos ports de mer, et de là jusque sur les marchés européens.

Conçoit-on qu'un gouvernement signe un contrat comme celui-là sans avoir du ministère des Chemins de fer et Canaux un état du coût probable de ces travaux.

Nous n'avons pas l'ombre d'une preuve, nous n'avons pas le moindre document officiel pour nous renseigner sur le coût probable de ce chemin. L'entreprise coûtera $125,000,000 et peut-être plus, c'est-à-dire deux ou trois fois le revenu annuel du pays. L'opposition combat ce projet, parce que nous ne savons pas quelles obligations il imposera à notre population. Nous n'avons aucun rapport d'ingénieur. Pourquoi signer un contrat avec la compagnie dans ces conditions? L'ancien gouvernement avait chargé sir Sandford Fleming de faire des explorations ; ce dernier employé à ce travail autant de monde qu'il put en employer, et de 1872 à 1878, le gouvernement n'avait pas de renseignements suffisants pour se croire justifiable de signer un contrat avec le Canadien du Pacifique excepté pour les endroits que je viens de mentionner.

Nous avons construit le chemin nécessaire pour relier le lac Supérieur à Winnipeg. Nous avons commencé à construire la partie du chemin, à travers les montagnes Rocheuses, que nous étions obligés de construire, en vertu de nos engagements envers la Colombie Anglaise. Nous avons commencé ces travaux et même après six ou sept ans d'études et d'explorations, nous n'avions pas de renseignements complets.

Le gouvernement actuel entreprend de construire ce chemin sans avoir le moindre rapport concernant la section entre Winnipeg et Québec, et avec le rapport incomplet de sir Sandford Fleming, fait lors de la construction de l'Intercolonial, concernant la section de Québec à Moncton. Voilà encore pourquoi l'opposition combat ce projet. Le parlement ne consulte guère les intérêts du pays en déléguant au gouvernement le pouvoir de signer un contrat impliquant l'exécution d'une entreprise dont il ne peut pas dire le coût à 25, 50 ou 75 millions de dollars près.

L'honorable premier ministre parle du trafic qui se fera entre Winnipeg et Québec. Permettez-moi, M. l'Orateur, de donner quelques exemples, pour faire voir l'absurdité d'une pareille supposition. A l'heure qu'il est, le transport du blé de Winnipeg à la tête du lac Supérieur coûte 10 cents par 100 livres, ou 6 cents par boisseau ; durant la présente saison, il a été transporté de la tête du lac Supérieur à Québec, par eau, pour 3½ cents par boisseau.

Le taux, pour 410, par chemin de fer entre Winnipeg et le lac Supérieur est de 6 cents, et je suis presque certain qu'à ce taux la compagnie couvre à peine ses dépenses. Il en coûte donc 9¼ cents pour transporter le blé de Winnipeg à Québec. L'honorable premier ministre prétend-il qu'avec un chemin de fer du niveau le plus uniforme qu'il serait possible d'avoir entre Winnipeg et Québec, il pourrait lutter contre ce taux de 9¼ cents ? Cela est impossible. Le transport sur un parcours de 440 milles, coûte 6 cents par boisseau, et sur un parcours de 1,200 milles pour atteindre Québec, il coûtera trois fois plus, ou 18 cents. Or, à l'heure qu'il est, on le transporte pour 9¼ cents. Tout industriel de chemin de fer, quiconque a étudié la question des transports, vous dira qu'il est impossible de construire un chemin entre Winnipeg et Québec pour lutter avantagensement contre le transport mixte.

L'honorable ministre dit que durant cinq mois de l'année, le transport par eau ou le transport mixte sont impossibles, et que pendant ces cinq mois le transport des produits de l'ouest se fera par deux lignes principales. Cela non plus n'est pas possible. Dans les pays où le thermomètre descend à 25 ou 30 degrés au-dessous de zéro, le transport des marchandises coûte 40 pour cent plus cher qu'en été.

L'honorable premier ministre prétend aussi que même en prolongeant l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, nous ne serions pas dans la même position que la Canada-Atlantique ; nous ne pourrions pas posséder de navires, parce que le gouvernement américain exige que le blé de Duluth soit expédié sur les navires américains. Je ne le crois pas. Je pense qu'un navire anglais peut aller à Duluth, Milwaukee ou Chicago, aussi librement qu'un navire américain.

M. HUGHES (Victoria) : C'est ce qu'ils font dans tous les cas.

L'honorable M. HAGGART : Ils le font et peuvent le faire aussi librement que les navires américains qui transportent les mar-

chandises entre ces ports et la baie Georgienne. L'honorable premier ministre dit que l'Intercolonal ne pourrait pas aller dans les ports américains chercher du trafic pour alimenter les lignes canadiennes.

M. McCREARY : Ces navires sont obligés de naviguer sous pavillon américain.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout ; je vous demande bien pardon.

M. McCREARY : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Un navire enregistré en pays anglais peut prendre une cargaison dans un port américain et la transporter dans un port anglais. Il n'est pas du tout obligé de naviguer sous pavillon anglais. Les navires anglais ont autant de droit de transporter le grain que les navires américains, car cela n'enfreint pas du tout les lois sur le cabotage.

M. HUGHES (Victoria) : Ne transportent-ils pas actuellement des marchandises de New-York à Liverpool ?

L'honorable M. HAGGART : Ne le font-ils pas de New-York à Liverpool, de Boston et de beaucoup d'autres ports américains ? Tant que cela ne viole pas laloi sur le cabotage, comme de transporter des marchandises ou des passagers d'un port américain à un autre port américain, un navire enregistré en pays anglais peut aller prendre des cargaisons à Milwaukee, à Chicago ou à Duluth et les transporter dans les ports de la baie Georgienne, tout aussi bien qu'un navire américain.

M. McCREARY : Le Compagnie du Canada-Atlantique n'a-t-elle pas sept navires dont quatre sont enregistrés aux Etats-Unis et naviguent sous pavillon américain ?

L'honorable M. HAGGART : Je l'ignore, mais je crois que quelques-uns de ces navires qui apportent du grain à Depot-Harbour appartiennent à M. Booth lui-même et vont prendre leurs cargaisons à Duluth et à Milwaukee. Ils ont le même droit que les navires américains de faire ce trafic, tant qu'ils ne violent pas la loi des Etats-Unis sur le cabotage, et nos navires canadiens ont le même droit, en vertu des mêmes règlements. L'honorable premier ministre dit que le Canada-Atlantique transporte 12,000,000 de boisseaux de grain dans les ports américains, via Depot-Harbour ; qu'est-ce qui empêcherait ce grain d'être expédié dans les ports canadiens par des chemins de fer canadiens.

20,000,000 de boisseaux de grain sont exportés via Port-Arthur et Buffalo, et 12,000,000 de boisseaux seulement de grain américain viennent à Depot-Harbour et une partie de ce grain va à Montréal et l'autre à Boston.

Si nous pouvions transporter tout le grain que produit notre Nord-Ouest, nous n'aurions pas besoin de transporter le grain américain, et c'est le devoir des sommes d'Etat canadiens de diriger vers des voies canadiennes ce trafic qui va actuellement à Buffalo.

L'idée des chemins de fer de l'Etat fait des progrès au Canada et on commence à croire que c'est le seul moyen de règlementer les taux sur les chemins de fer canadiens.

La première idée du Grand Tronc était de construire une ligne dans la direction du nord. J'étais en faveur de ce projet et je suis encore disposé à les aider dans cette entreprise, pourvu que la nouvelle ligne ne nuise pas aux lignes existantes. Je consentirais à voter une subvention libérale au Grand Tronc à cette fin. C'est la politique du chef de l'opposition. Il est en faveur d'un chemin de fer d'Etat, ayant son terminus à un endroit qui lui permettrait de faire concurrence aux autres lignes canadiennes pour amener le trafic à Montréal et dans les ports des provinces maritimes.

Le seul trafic d'entier parcours que nous puissions espérer avoir pour Saint-Jean et Halifax, est celui qui viendra dans les ports de la baie Georgienne et qui passera par le Grand Tronc, par le Pacifique Canadien, par le Canada-Atlantique ou par le chemin de fer de l'Etat, si nous en avions un. C'est la seule manière d'augmenter le trafic des ports des provinces maritimes, et pour cette raison encore, j'appuie le projet de mon honorable ami, le chef de l'opposition.

Je n'entreprendrai pas de discuter au long le tracé de la ligne projetée, son coût probable ni ses chances de succès. J'ai déjà démontré l'absurdité de vouloir construire un chemin de fer comme celui-là entre Winnipeg et Québec. Je serais en faveur d'une ligne allant au nord du lac Winnipeg, qui nous donnerait une route directe et ouvrirait à la colonisation de nouvelles terres à blé dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Quant à la section de l'est, les efforts du gouvernement devraient tendre à distribuer la plus grande partie possible de ce trafic dans Ontario, Québec et les provinces maritimes jusqu'à la mer.

Je ne puis comprendre le but du gouvernement en construisant une ligne de Winnipeg à Québec, du modèle dont on parle, et qui devra coûter des sommes énormes. Je souhaite que le pays que ce chemin traversera sera propice à l'agriculture ; je souhaite qu'il soit riche en minéraux et qu'on y trouve, ce qui est encore plus précieux, de nombreuses sources de puissance hydraulique que l'industrie utilisera.

J'ai entendu l'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond) raconter qu'un de ses neveux a exploré la région du lac Abittibi jusqu'au nord du lac Nipigon, et qu'il a trouvé dans ces parages un territoire de deux ou trois cents milles de largeur sur 50 milles de longueur, d'excellentes terres arables, et dont le sous-sol contient d'immenses dépôts de lignite. Si ces renseignements sont authentiques cela résoudrait le problème du combustible, dans cette partie du pays, et permettrait d'approvisionner les locomotives. Mais, même en admettant tout cela, ce n'est pas

une raison suffisante pour lancer le pays dans cette énorme dépense.

Quand le ministre des Finances dit que si les excédents des recettes sur les dépenses continuent pendant quelques années encore, ils suffiront à payer le coût entier de l'entreprise, il dit une chose qui n'a pas le sens commun. Comment remboursera-t-on aux contribuables l'argent dépensé dans cette entreprise ? Le gouvernement nommera un commissaire qui émettra des obligations et il s'imagine que ce papier vaudra au pays les sommes qu'il aura dépensées. Ce calcul ressemble à celui d'un de mes amis qui se félicitait d'avoir soldé une facture, quand il les sommes qu'il aura dépensées. Ce calcul César, en débarquant à Douvres, avait placé un sou à intérêt composé, la somme serait aujourd'hui suffisante pour payer la construction de tous les chemins de fer du Canada.

On dirait que le ministre des Finances était en frais de faire une expérience de cette nature, lorsqu'il veut émettre des obligations pour rembourser le peuple canadien de l'argent qu'il a dépensé pour ce chemin. Il est vrai que nous avons une hypothèque sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, pour garantir l'argent dépensé pour la construction de cette section. Cela représente une certaine garantie ; mais à quoi équivaut-elle ?

On devra dépenser $13,000 par mille pour la section des prairies et $30,000 pour la section des montagnes. Pour cela nous obtiendrons une garantie égale à 75 pour 100 sur chaque montant de $100 dépensé pour la construction du chemin. Mais, à part cela, quelles seront nos autres garanties ? Le matériel roulant de la compagnie jusqu'à concurrence de $15,000,000. Ceux qui fourniront ce matériel roulant auront la précaution de prendre des garanties, et ce n'est que sur le reste que portera la garantie du gouvernement. Nous n'avons aucune garantie sur l'entreprise de la part du Grand-Tronc-Pacifique ou du chemin de fer du Grand Tronc, qui ne figure pas au contrat. Nous n'avons pas d'autre garantie que celle qui portera sur le matériel roulant valant $5,000,000, matériel qui sera censé être la garantie de la division de l'est. Nous avons, il est vrai, le chemin comme garantie de l'argent que nous avançons pour la construction de la section de l'ouest, de Winnipeg à Fort-Simpson, et nous avons aussi le chemin comme garantie de Québec à Winnipeg, jusqu'à concurrence du montant dépensé pour sa construction. Mais l'entreprise une fois terminée représentera-t-elle une valeur égale à ce qu'il aura coûté ? Je ne le crois pas, et je puis dire la même chose pour les deux divisions du chemin. Je suis bien convaincu également qu'il ne sera pas possible de construire une voie parfaite de Québec à Winnipeg. Cette partie du chemin ne vaudra jamais le quart de ce qu'elle aura coûté.

Maintenant, quelles garanties avons nous que le chemin sera exploité ? La garantie

de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Quelle est cette compagnie ? Elle se compose d'une couple de sénateurs et d'une foule d'autres personnes qui se sont constituées en corporation pour conclure cet arrangement. Le Grand-Tronc-Pacifique ne se trouve nullement lié par ce contrat. Sa garantie, dans tous les cas, serait sans valeur quand bien même on l'aurait ; mais elle s'est bien gardée de se mêler à l'entreprise. Et dans le cas ou le Grand-Tronc-Pacifique serait incapable d'exploiter le chemin, toute l'entreprise sera remise au gouvernement. Combien coûterait annuellement au gouvernement l'entretien d'un pareil chemin de fer s'étendant de Moncton à Winnipeg, distance de près de 1,700 milles? Nous pouvons nous en faire une idée bien imparfaite par l'expérience que nous possédons sur l'Intercolonial, qui traverse une région comparativement fertile et bien établie. Si le gouvernement veut développer la région du nord, ce n'est pas de cette manière qu'il doit dépenser les deniers publics. Il existe des douzaines de manières de les dépenser plus avantageusement. Que l'on aide au Grand-Tronc-Pacifique, si l'on veut, qu'on lui permette de pénétrer dans le Nord-Ouest, et qu'on essaie même de la décider à faire passer sa voie au nord du lac Winnipeg. Comme je l'ai déjà dit dans un discours antérieur, je suis disposé à appouver le projet si le premier ministre veut faire en sorte que ce chemin de fer passe aussi au nord que possible. Il est possible de développer cette partie du pays. Que l'on construise le chemin, et que l'on accorde une aide généreuse à ceux qui voudront se lancer dans l'entreprise ; mais que l'on n'engage pas le crédit du pays jusqu'à concurrence du montant énorme requis pour construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec.

J'ai déjà dit qu'une bonne partie du district nord de la province de Québec, qui aujourd'hui semble être absolument improductive, pourrait finir par acquérir une importance aussi considérable que n'importe quelle autre région habitée de ce pays, grâce aux ressources minérales et autres qu'il renferme, grâce à ses chutes d'eau dans la région des lacs. Je sais par expérience que des terrains qui, il y a 20, 30 ou 40 ans passés étaient considérés comme étant absolument sans valeur, ont acquis une plus grande importance que les terres les plus fertiles du pays. Il se peut que l'on découvre des terres de cette valeur dans cette région septentrionale. Mais pour arriver à ce résultat, il faut procéder graduellement, faire les dépenses sur des bases commerciales, et avec l'intelligence et le jugement qui doivent présider à une entreprise de cette nature. Que l'on fasse explorer cette partie du pays. Il nous a fallu six ou sept ans pour faire les explorations préliminaires à la construction du Canadien du Pacifique, et même après cela, ces explorations étaient encore imparfaites. Nous sommes en frais de conclure un

contrat qui comporte la dépense d'une somme beaucoup plus élevée, cependant, aucune exploration n'a été faite de cette partie du chemin entre Québec et Winnipeg, et nous ignorons absolument ce que coûtera la construction. Nous savons que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest constituent un immense territoire à blé dont la production peut prendre un développement extraordinaire.

Le Grand Tronc n'est pas en communication directe avec cette partie du pays, et afin de l'empêcher d'opérer son raccordement avec les réseaux de voies ferrées américains, accordons lui l'aide nécesssaire, en suivant le principe soumis à la Chambre par cette compagnie au commencement de la présente session. Il n'existe, à mon avis, aucune raison pour justifier la construction du chemin de fer projeté de Québec à Moncton. Si nous devons en croire le rapport de sir Sandford Fleming, on ne peut construire une voie ferrée avec des rampes convenables à travers cette partie du pays. Le seul tracé convenable est celui que suit l'Intercolonial. Pourquoi construire un deuxième chemin de fer Intercolonial dans le but de transporter le trafic de cette autre partie du chemin jusque dans les provinces maritimes ? Que l'on se contente d'améliorer la route actuelle. En agissant comme il veut le faire, le gouvernement travaille à la destruction des villes et des villages qui se sont élevés le long du parcours de l'Intercolonial, en voulant essayer d'obtenir une voie plus directe de Québec à Moncton. Mais, même en l'obtenant, cette voie directe ne sera pas en état de transporter une plus grande quantité de trafic que l'Intercolonial peut le faire actuellement. Si notre pays est riche, si nos excédents sont immenses, qu'il faut absolument dépenser afin de justifier l'esprit d'entreprise et les aspirations de la jeunesse canadienne, on ne peut l'employer plus avantageusement qu'en diminuant le coût du transport entre les différentes parties du pays. Voilà ce qui constitue une nation. Le pays qui possède des moyens de transport à prix réduits doit nécessairement finir par devenir un pays industriel. C'est là la question qui doit occuper la plus grande place dans l'esprit de nos législateurs. Le gouvernement doit s'efforcer de dépenser les deniers publics à des entreprises justifiables, afin d'assurer à notre pays des moyens de transport aussi économiques que possible, d'une extrémité à l'autre du pays, et en agissant ainsi il travaillera dans l'intérêt général, plus qu'il pourrait le faire de n'importe quelle autre manière.

Je partage l'opinion du premier ministre lorsqu'il dit que le temps est tout pour ce pays, que nous devons profiter de toutes les occasions, et que si nous laissons écouler cinq ou dix ans, il sera peut-être trop tard dans ce temps là pour obtenir ce dont nous avons besoin. Les circonstances ne seront peut être pas aussi favorables à cette époque qu'elles le sont aujourd'hui et il nous faudra peut-être attendre encore 25 ou 50 ans pour retrouver les avantages que nous aurons laissé échapper. Telle a toujours été ma manière de voir, et je suis d'accord avec mon honorable ami sur ce point, mais je n'ai pas confiance dans le projet pour lequel il se propose de dépenser des sommes si considérables. Lorsque les explorations de cette partie du chemin de Québec à Winnipeg lui auront démontré qu'il est impossible de construire entre ces deux endroits un chemin de fer ayant les rampes voulues, j'espère quil renoncera à son projet et adoptera celui qui a été proposé par le chef de la gauche, en construisant un chemin de fer de colonisation à travers cette partie du pays.

Je considère que l'on ne pourra jamais donner à cette partie du chemin les rampes voulues pour le mettre en état de chercher à obtenir la manutention d'une partie du gros transport de l'ouest. D'un autre côté, je suis bien convaincu qu'il y a dans la partie nord de la province d'Ontario, presque jusqu'à la baie d'Hudson, ainsi que dans la partie nord de la province de Québec, d'immenses territoires contenant de vastes ressources minières et agricoles. C'est parce que je songe au développement futur de cette partie du pays, que je combats une mesure qui doit nécessairement se terminer par un fiasco, retardant par le fait même ce développement que nous avons tant à cœur. Je ne veux pas que nous concluions un contrat avec une compagnie que nous ne connaissons pas plus que celle du Grand-Tronc-Pacifique, qui se compose d'une couple de sénateurs et de quelques autres personnes intéressées dans le Grand Tronc, dans le but de construire un chemin de fer transcontinental. Le ministre de la Justice nous a promis de voir à ce que le Grand Tronc soit partie au contrat ; il nous a également dit qu'il verrait à ce que les membres du Sénat et de la Chambre des communes ne soient pas admis à participer directement ou indirectement dans cette entreprise, ou à faire partie de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Quand il s'est agi d'obtenir la charte de cette compagnie, la demande a dû se faire par l'entremise de ces personnes, mais quand il s'est agi de conclure le contrat, il a vu à ce qu'aucun sénateur ni aucun membre de cette Chambre ne fasse partie de la compagnie. Les noms de ces sénateurs et de ces députés figurent encore dans le bill. Mais comme j'ai pris l'engagement de ne pas entrer dans les détails, et de discuter la question au point de vue général, je déclare que jamais contrat plus insensé n'a été préparé. Si les membres de la droite siégeaient à votre gauche, M. l'Orateur, et que le parti conservateur proposait de signer un contrat pouvant entraîner une dépense d'argent dont nous ne pouvons prévoir le chiffre, et cela à l'aveugle, sans qu'aucune exploration ait été faite, sans avoir même obtenu un rapport à ce sujet du ministère des Chemins de fer ou de tout autre département, sans savoir à quoi s'en tenir sur le coût approximatif de

l'entreprise, quelle avalanche de protestation ne verrait-on pas s'élever de leur part à l'encontre d'une pareille proposition. Voici déjà une couple de fois que j'élève la voix contre l'adoption de cette mesure. Je prévois quel sera le résultat. Je considère que la division doit être laissée de côté. Pas un gouvernement sachant ce qu'il fait, n'entreprendrait la construction de cette partie de la voie, et j'espère qu'une fois qu'on en aura fait l'exploration et qu'on se sera rendu compte des sommes énormes que devra coûter sa construction, on y renoncera, et que le gouvernement devra adopter la proposition du chef de l'opposition et construire des chemins de fer de colonisation dans cette partie du pays.

Est mis aux voix l'amendement proposé par l'honorable député (M. R. L. Borden) :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Ball,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Birkett,	Lennox,
Blain,	McGowan,
Borden (Halifax),	McIntosh,
Boyd,	Morin,
Broder,	Osler,
Bruce,	Reid (Grenville),
Cargill,	Robinson (Elgin),
Clancy,	Roche (Marquette),
Culbert,	Sherritt,
Fowler,	Simmons,
Gourley,	Sproule,
Haggart,	Thomson (Grey),
Hale,	Tolton,
Halliday,	Wilmot,
Henderson,	Wilson.—37.
Hughes (Victoria),	

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Ball,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	Lennox,
Blain,	McGowan,
Bruneau,	McCarthy,
Campbell,	McCool,
Copp,	McCreary,
Costigan,	McEwen,
Davis,	McGugan,
Delisle,	McIsaac,
Demers (Lévis),	McLennan,
Demers (Saint-Jean),	Marcil (Bagot),
Dugas,	Marcil (Bonaventure),
Emmerson,	Meigs,
Erb,	Mignault,
Ethier,	Morrison,
Fielding,	Mulock (sir William),
Fisher,	Oliver,
Fortier,	Paterson,
Gallery,	Préfontaine,
Gauvreau,	Proulx,
Geoffrion,	Puttee,
Gibson,	Ross (Ontario),
Gould,	Ross (Rimouski),
Harty,	Schell,
Harwood,	Scott,
Heyd,	Stephens,
Holmes,	Stewart,
Hughes (King's, P.E.I.),	Sutherland (Oxford),
Johnston (Cap-Breton),	Talbot,
Johnston (Lambton),	Tobin,
Kendall,	Tolmie,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon.—75.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Calvert,	Taylor,
Cartwright (sir Rich'd).	Tupper (sir C. H.),
Dyment,	McCormick,
Charlton,	Tisdale,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Cowan,	Pringle,
Riley,	Earle,
Lang,	Brock,
Ross (Victoria),	Kidd,
Lemieux,	Bennett,
Grant,	Carscallen,
Christie,	Clare,
Lewis,	Ganong,
Russell,	Johnston (Cardwell),
Douglas,	Kemp,
Wright,	Lavell,
Sifton,	MacLaren (Perth),
Carroll,	Monk,
Reid (Restigouche),	Robinson (Northumberland),
Champagne,	Rosamond,
Roche (Halifax),	Vrooman,
Thompson (Haldimand and Monck),	Ingram,
Hyman,	Gilmour,
McColl,	Ward,
Fraser,	Bell,
Guthrie,	Porter,
Wade,	Smith (Wentworth),
Parmelee,	Pope,
Fitzpatrick,	Clarke,
German,	Avery,
Belcourt,	Calvin,
Madore,	Casgrain,
Ross (Yukon),	Cochrane,
Lovell,	Hackett,
Bureau,	Kaulbach,
Laurier (L'Assomption),	Kendry,
Girard,	Léonard,
Power,	Maclean,
Tucker,	Richardson,
Malouin,	Roddick,
Smith (Vancouver),	Seagram,

L'amendement est rejeté.

M. OSLER : Je n'ai pas l'intention de faire un long discours, ou d'entrer dans la discussion de l'économie générale du bill.

Le gouvernement, dans sa sagesse, a cru devoir adopter cette mesure. L'opposition l'a critiquée de son mieux. Toute la responsabilité repose sur les épaules du gouvernement. Je ne ferai pas de nouvel appel au gouvernement au nom des intérêts industriels de ce pays. J'espère qu'il va voir à ce que tous les matériaux qui seront importés pour les besoins de ce chemin, durant les cinquante prochaines années acquitteront les droits comme toutes les autres marchandises de provenance étrangère. Chaque jour tend à faire ressortir davantage la position dans laquelle nous nous trouvons placée au point de vue de notre politique fiscale. Le ministre des Finances lui-même, avec ses théories libre-échangistes, doit avoir appris avec satisfaction que les fabriques de laine de Peterborough, qui ont été exploitées sans interruption pendant vingt ans, vien-

nent de fermer leurss portes. Nous nous trouvons actuellement en face d'une crise financière qui sévit, je ne dis pas uniquement au Canada, mais dans tout l'univers. Il semble exister un sentiment de malaise et d'incertitude qui a mis à néant les prévisions des financiers les plus sages et les plus perspicaces.

Il règne un sentiment de malaise qui ne s'était pas fait jour sur ce continent ou dans la Grande-Bretagne depuis 20 ans passés, et ce qu'il y a de plus grave c'est que personne ne semble pouvoir en expliquer la cause. Ce malaise existe, et nous ne l'aurons pas encore prévenu que nous serons plongés dans une crise commerciale—pas au Canada, car je crois que notre pays va réussir à y échapper, probablement mieux que n'importe quel autre pays de l'univers. Mais le sentiment de ce péril devrait suffire à nous mettre sur nos gardes et à nous faire décider si nous allons protéger nos fabricants et nos industriels, ou les laisser écraser par la concurrence. Les profits sont tellement faibles qu'il suffit de la moindre chose pour amener un résultat désastreux. Dans certaines branches de notre industrie, plusieurs fabriques ont dû fermer leurs portes, et plusieurs autres auront fait la même chose d'ici à quelques mois, si nous n'envisageons pas la question courageusement, et si nous ne prenons pas la ferme résolution de protéger nos fabricants dans toutes la mesure de nos forces. Si nous ne voulons pas que nos industries marchent vers une ruine certaine, il nous faut les placer sur un pied d'égalité avec les fabricants américains. Qu'il n'existe pas de malentendu sur ce point. Les preuves nous crèvent les yeux. On peut être partisan du libre-échange, mais ces théories ne valent plus rien quand il s'agit de les mettre en pratique. Rien n'est plus sensible que le capital, et si ceux qui le détiennent finissent par s'imaginer qu'il n'est pas protégé, qu'il n'est pas traité avec justice, qu'il est exposé à une perte certaine par suite de l'absence de lois convenables, que notre marché est destiné à être bientôt encombré par les produits du sud, du moment que la production excédera la consommation, comme cela a lieu actuellement dans plusieurs branches du commerce, il cessera de soutenir nos industries. Si nos fabricants ne reçoivent pas l'assurance qu'ils seront protégés, ils vont se retirer des affaires, et nos industries auront vécu. Ces dernières disparues, il nous faudra compter uniquement sur nos ressources agricoles. Or, jamais aucun pays n'a réussi à atteindre son complet développement sans les industries, et sans que ses richesses soient employés à d'autres fins que l'agriculture. Si ce contrat et voté dans sa forme actuelle, si les matériaux qui devront servir à améliorer le chemin durant 50 ans—et j'ai démontré que ces frais d'amélioration coûteraient plus cher que le coût original du chemin—si ces matériaux peuvent être importés en franchise, cela portera un coup mortel à nos industries.

Certains membres du gouvernement ont prétendu qu'ils étaient maîtres de la situation sous ce rapport, et qu'il n'y aurait que les marchandises importées directement pour l'usage du gouvernement qui seraient admises en franchise. Je dis, et ma prétention est corroborée par l'opinion d'avocats distingués, que le projet de loi actuel ne permet au gouvernement d'importer les matériaux en franchise, mais qu'il sera forcé de le faire par le Grand-Tronc-Pacifique, car, en vertu de son traité, la compagnie ne doit payer l'intérêt que sur le coût le moins élevé de la construction. Je demande au gouvernement de mettre de nouveau cette clause du contrat en délibération et d'accorder à nos fabricants toute la protection nécessaire. S'il ne le fait pas, je considère que cette Chambre n'aura jamais adopté une mesure destinée à causer un plus grand tort à la prospérité de ce pays que le bill actuel ; car le prix qui sera payé pour les articles importés pour les besoins de ce chemin règlera, jusqu'à un certain point, le prix de tous les articles dont les autres chemins de fer auront besoin. Je propose donc, appuyé per M. Broder :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants : " le bill soit renvoyé en comité général avec pouvoir de l'amender en retranchant l'article 33 du bill, tel que rapporté, et en lui substituant le suivant :

Nonobstant tout ce que contenu dans l'article 17 dudit contrat, tous les matériaux ou fournitures de toute espèce qui ne seront pas des produits de main-d'œuvre canadienne et qui seront importés pour les fins de la construction de ladite division de l'est par les dits commissaires on en leur nom ou par aucuns entrepreneurs, ouvriers, agents ou serviteurs ou en leur nom, pour la construction de ladite division de l'est, ou pour l'amélioration de ladite division de l'Est, ou pour l'amélioration ou le remplacement de constructions ou autrement à même le compte du capital pour l'amélioration de ladite division de l'est, tel que prévu par l'article 16 dudit contrat, seront assujettis aux droits ordinaires de douanes prescrits par les statuts à cet effet et seront compris et formeront partie du " coût de construction " mentionné dans l'article 15 dudit contrat, ou du compte de capital ou des améliorations mentionnés dans l'article 16 du contrat, suivant le cas.

En proposant cet amendement, je prie le gouvernement de revenir sur la décision qu'il a prise et de modifier de nouveau ce bill de manière à protéger nos fabricants et à expliquer bien clairement que toutes les marchandises importées au Canada, au compte du capital de ce chemin, devront payer les droits, tel que pourvu par l'article 23, quant à ce qui concerne le coût original du chemin. Puisque le gouvernement a posé comme condition que tous les matériaux importés pour la construction originale ne seraient pas exempts de droit, et que le montant de ces droits serait porté au compte du capital, sur lequel la compagnie devra payer 37 pour 100 d'intérêt, je ne vois pas pourquoi il refuserait d'étendre cette condition à tous les maté-

riaux qui serviront à l'amélioration du chemin. Il existe des raisons plus sérieuses d'appliquer cette condition aux améliorations qu'au coût de premier établissement, car nous ignorons aujourd'hui quels sont les changements que l'on pourra apporter au tarif d'ici à 50 ans, et il est de la plus haute importance qu'il n'y ait pas dans nos statuts une exception devant s'appliquer à une quantité aussi considérable de marchandises que celle qui devra être importée sous l'empire de cet article. Il n'existe pas de raison pour que cette compagnie soit traitée différemment des autres. Et s'il arrivait que les droits fussent élevés sur toute la ligne, alors l'article du bill tel que rédigé n'en paraîtrait que plus inconséquent et n'offrirait que plus de danger pour nos industries.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas l'intention de suivre l'honorable député (M. Osler) dans la discussion générale de la politique fiscale qu'il vient de faire. Je préfère m'en tenir au point particulier qui fait l'objet de cette motion. Mon honorable ami a déclaré de nouveau que les marchandises importées pour l'amélioration de ce chemin, une fois terminée, seraient admises en franchise ; qu'il ne pouvait en être autrement et qu'il avait appuyé ses dires sur des opinions d'avocats corroborant ses prétentions. De mon côté, je dois déclarer que l'honorable député fait erreur sous ce rapport ; il n'a pas soumis une seule opinion d'avocat tendant à dire qu'un seul dollar de ces marchandises devrait être importées en franchise. Les opinions qu'il a portées à la connaissance de la Chambre concernaient le règlement du compte du capital entre le gouvernement et le Grand Tronc, une question absolument distincte et séparée. La position du gouvernement au sujet de ces importations, si elles doivent avoir lieu, sera exactement la même que la position dans laquelle le gouvernement s'est trouvé placé durant un grand nombre d'années relativement à l'Intercolonial.

C'est-à-dire, que si le gouvernement désire importer des marchandises pour l'usage de l'Intercolonial, il peut ou les admettre en franchise ou payer les droits, la chose étant laissée à sa discrétion. Dans le cas actuel, le gouvernement va se trouver exactement dans la même position, et pourra continuer la politique suivie sous ce rapport par les conservateurs lorsqu'il étaient au pouvoir. Il n'y a aucun changement. Le gouvernement a le privilège d'importer des marchandises en franchise. Règle générale, il ne l'exerce pas, mais il s'en est prévalu dans certains cas, principalement lorsqu'il s'est agi d'importer des rails. Mais, encore une fois, cela est absolument facultatif de sa part, et il n'y a pas une ligne de ce contrat qui oblige le gouvernement à importer pour un sou de marchandises en franchise. Seulement, le gouvernement peut exercer ce privilège s'il le désire, comme il peut le faire lorsqu'il s'agit de l'Intercolonial. Puisque la position est la même, et que le bill actuel n'apporte aucun changement à la loi qui existe ainsi depuis plusieurs années, nous ne voyons pas la nécessité d'adopter le changement proposé par l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire dire quelques mots au sujet de ce que l'on peut appeler "le Livre Bleu sur le projet de chemin de fer." Jusqu'à présent, c'est à ce livre bleu que se résume la montagne de renseignements que le premier ministre a promis à la Chambre et au pays. Je veux donner lecture d'un passage de ce document intéressant, qui se trouve dans le rapport de l'un des ingénieurs ou fonctionnaire à qui on a demandé d'indiquer de quelle manière ils pourraient se procurer des renseignements. Voici ce qui est dit dans ce rapport au sujet de cette partie nord du pays situé près de la région de la baie d'Hudson. Je lis à la page 72 de cette publication :

> Cela permettrait d'ouvrir une région qui est demeurée jusqu'à présent passablement inconnue, et nous fournirait l'occasion d'obtenir des renseignements complets et véridiques.

Songe-t-on à l'idée de vouloir construire un chemin de fer afin d'obtenir des renseignements concernant une certaine partie du pays ! Cependant, c'est à cela que se résume cette proposition. On veut que nous construisions ce chemin de fer afin d'obtenir des renseignements sur une partie quelconque du pays qu'il doit traverser. En jetant les yeux sur cette carte, on voit qu'elle est traversée en entier pas un trait rouge qui s'étend de Moncton à Fort-Simpson. Il y a une point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable premier ministre. On a beaucoup parlé de la nécessité qu'il y avait pour notre pays d'être indépendant de toute influence américaine. Aussi fait-on passer ce chemin assez au nord pour qu'il soit hors de l'atteinte des Américains à qui les membres de la droite faisaient la cour il y a quelques années. Mais mon honorable ami ignore-t-il que la tête de ligne de ce chemin à Port-Simpson est située à deux pas du territoire en litige dans la délimitation des frontières de l'Alaska, et à portée de l'influence américaine ? En ma qualité d'homme public et de membre de cette Chambre, je ne veux pas reconnaître ou laisser entendre que Port-Simpson n'est pas entièrement situé sur le territoire canadien. Mais il faut reconnaître que cet endroit est situé bien près du territoire en litige, qui fait l'objet des négociations actuellement pendantes.

De sorte que les honorables ministres semblent rechercher les difficultés au lieu de les éviter, et ce sont là des questions dont il est bon de tenir compte quand il s'agit de discuter la construction d'un chemin de fer dont le gouvernement ne semble pas connaître le premier mot.

Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable premier ministre. Quand le trafic de l'ouest atteint les grands lacs il devient virtuellement la

propriété de tous, car c'est là que commencent les tarifs de concurrence. Mais on veut construire ce chemin en dehors de l'atteinte de cette concurrence, de sorte que l'on ne pourra obtenir des tarifs réduits, par suite de l'absence de cette concurrence qui existe lorsque l'on arrive aux grands lacs. On rend donc impossible la solution de cette importante question du transport des produits canadiens à des taux réduits, qui occupe l'attention de tous les citoyens de ce pays. Parmi tous les membres de la droite qui ont pris part à cette discussion, depuis le premier ministre jusqu'au plus humble de ses partisans, pas un seul d'entre eux a réussi à établir que ce projet aurait pour résultat de diminuer les taux de transport d'un sou par cent livres, cela ne peut se faire au moyen de la construction de ce chemin de fer, et c'est là, cependant, le problème que la Chambre devrait résoudre.

Je tiens à ajouter que le ministre des Finances me paraît prendre une étrange attitude quand il cherche à réfuter la prétention émise par le député de Toronto-ouest (M. Osler) au sujet des droits sur les articles importés pour l'amélioration de ce chemin. Il prétends que le gouvernement va se trouver dans la même position que lorsqu'il s'agit du chemin de fer Intercolonial. Cette prétention est-elle exacte ? Qui aura le contrôle de l'achat des marchandises requises pour l'amélioration du chemin ? Ce seront les entrepreneurs et non le gouvernement, ce sera le Grand-Tronc-Pacifique, et cette compagnie sera en droit de réclamer cet avantage, et en se fondant sur les stipulations du contrat, de forcer le gouvernement à le lui accorder. Le gouvernement ne se trouvera pas en si bonne situation que le pense le ministre des Finances, et pourquoi? Parce qu'il est le propriétaire absolu du chemin de fer Intercolonial, tandis qu'ici le Grand-Tronc-Pacifique a le droit d'acheter les marchandises, et le gouvernement sera mis en demeure de remplir cette condition du contrat.

L MINISTRE DES FINANCES : Cette prétention n'est pas exacte. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas le droit de faire ces importations. Seul le gouvernement aura ce droit.

M. BRODER : Dans ce cas, pourquoi les membres de la gauche attachent-ils tant d'importance à la clause qui oblige les entrepreneurs à acheter tous leurs matériaux au Canada ? Si c'est le gouvernement qui doit faire ces achats, pourquoi êtes-vous obligés d'insérer dans le bill un article par lequel vous vous engagez à le faire, et pourquoi cherchez-vous à vous attribuer tout le mérite de cette affaire ? Cet article est vide de sens ; il est tout simplement destiné à tromper le public, si ce que vient de dire l'honorable ministre est exact, de sorte que les membres de la droite feraient mieux de cesser de dire que tous ces matériaux seront achetés au Canada.

Il me semble qu'il devrait être facile de régler cette question de manière à faire disparaître tout doute. Nous avons le droit de nous occuper des intérêts canadiens et de les régler d'une manière permanente. Le rapport auquel j'ai fait allusion il y a un instant, recommande la construction de chemins non de l'est à l'ouest, mais du nord au sud, dans le but d'ouvrir le pays. Voilà ce que l'on devrait faire. Je tiens à déclaré que la construction de ce chemin ne réglera pas la question du transport dont s'occupe actuellement le public. En augmentant les frais de transport, c'est virtuellement une taxe directe que l'on impose aux producteurs d'un pays. S'il existe un facteur qui est appelé à jouer un rôle plus important que tous les autres dans la colonisation de notre Nord-Ouest, et dans le développement de ces vastes territoires que nous espérons tous voir établis un jour, c'est l'organisation des transports.

Nulle question n'intéresse plus vivement que celle-là les intérêts de la population qui finira par aller s'établir dans cette partie du pays, celle d'obtenir des taux de transport réduits de l'ouest vers l'est. Or, ce chemin ne donnera pas à cette population des taux réduits ; car on le fait passer en dehors des limites de la région où la concurrence pourrait se produire. Le problème à résoudre consiste à savoir quelle mesure adopter pour transporter le grain ou les produits de l'ouest au plus bas prix possible sur les marchés de l'est. Le chemin de fer projeté ne règlera pas cette question. Comme l'a fait remarquer l'honorable premier ministre lorsqu'il a soumis ce bill à la Chambre, il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer purement commercial. Il aurait, d'après lui son côté national, dont il a tiré tant d'orgueil en s'adressant à la Chambre et au pays. Il a semblé attacher beaucoup d'importance au côté national de la question mais il n'a pu réussir à démontrer que sa construction contribuerait à résoudre le problème qui doit être résolu par le parlement dans l'intérêt général du peuple de ce pays.

M. TAYLOR : Je ne dirai qu'un mot, M. le président. Parlant ce matin du projet soumis par le chef de la gauche, le premier ministre nous a dit cet après-midi que s'il achetait le chemin de fer Canada-Atlantique et ses navires, ces derniers, afin de pouvoir s'occuper du transport du grain de Duluth à Depot-Harbour, devraient naviguer sous le pavillon américain. J'ai été surpris de voir que le ministre des Douanes, qui devrait être mieux renseigné, et doit probablement l'être, ne se soit pas levé pour faire remarquer au premier ministre qu'il était en frais de commettre une erreur. Mais il ne connait pas mieux. Voilà maintenant trois ans que j'expédie du grain du Canada aux Etats-Unis, et je puis le faire par les navires canadiens comme par les navires américains. Un navire canadien peut se

rendre dans un port américain, y prendre une cargaison de charbon ou de grain, et la décharger dans n'importe quel port canadien, de sorte qu'il ne convient guère au premier ministre d'essayer d'induire la Chambre en erreur sous ce rapport, comme il l'a fait au sujet du privilège du transit——

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Taylor) est absolument dans l'erreur. Le transport du grain d'un port américain à un port canadien peut se faire à bord d'un navire de l'une ou de l'autre nationalité, mais lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises en transit de Duluth à Boston, cela doit se faire à bord des navires américains.

M. TAYLOR: L'honorable premier ministre vient de commettre une nouvelle erreur, et le ministre des Douanes va certainement le contredire, car le grain américain peut être transporté à bord d'un navire canadien ou américain, à un port canadien, en transit. La nationalité du navire n'y fait rien. Si le grain est expédié en transit, il continue le trajet comme tel à bord d'un navire de l'une ou de l'autre nationalité. Le ministre des Douanes devra confirmer mes dires sur ce point. Le premier ministre devrait être mieux renseigné, et tout homme occupant sa position devrait connaître les lois concernant l'expédition des marchandises en transit. Le ministre des Douanes partagera certainement ma manière de voir sur ce point, et je lui demande de s'assurer de l'exactitude ou de la fausseté de la déclaration fait par le premier ministre. Je vais attendre sa réponse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas écouté ce qu'a dit l'honorable député.

M. TAYLOR : Un navire canadien peut-il prendre un chargement de grain dans un port américain et le transporter dans un port canadien en transit, le décharger dans un élévateur, et l'expédier de là, toujours en transit, à bord de wagons canadiens ou américains, à Boston ou autre endroit de destination aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il peut faire tout ce qui est permis par les lois concernant le cabotage aux Etats-Unis.

M. TAYLOR : Cette réponse contredit tout simplement la déclaration du premier ministre. Je ne pouvais obtenir une meilleure réponse, en m'adressant à l'un des hommes d'affaires du cabinet, afin de contredire les paroles d'un de ses collègues. Mais c'est la même histoire du commencement à la fin. Lorsque ce bill a été soumis à la Chambre, on a essayé de faire croire au public que nous étions à la merci des Etats-Unis, quant à ce qui concerne le privilège de transit.

On a prétendu que si ce chemin n'était pas construit, nous serions à la merci des Etats-Unis pendant six ou sept mois de l'année, car s'il prenait fantaisie au gouvernement américain de mettre fin au privilège du transit en entrepôt, nous ne pourrions pas expédier une seule tonne de marchandises du Canada par les ports américains. Cet argument a été donné par l'honorable premier ministre, qui savait parfaitement que nous avons un chemin de fer canadien, entièrement sur le territoire canadien, allant d'un océan à l'autre. Et, à présent, il nous communique un Livre Bleu qui contient une carte sur laquelle, comme l'a fait remarquer le député de Dundas (M. Broder), le tracé du chemin de fer, de Winnipeg à Moncton, passe à travers l'Etat du Maine. C'est cela que le premier ministre appelle un chemin de fer canadien. J'ai pris la parole uniquement pour contredire cette assertion du premier ministre qu'un navire portant le pavillon anglais n'a pas le droit d'aller chercher du grain dans un port américain pour le transporter au Canada, soit pour le vendre dans le pays ou en transit.

M. REID : M. l'Orateur, avant de permettre l'adoption de ce bill, je ne crois tenu de protester contre l'article que mon honorable ami (M. Osler) a voulu amender. Je m'adresse de nouveau à l'honorable premier ministre et à ses collègues au nom des ouvriers de ce pays. Les honorables députés de la droite se sont toujours prétendu les amis des classes ouvrières, mais, cependant, nous les voyons aujourd'hui nous présenter un bill qui n'a pas été préparé par les avocats du gouvernement, mais par les avocats du Grand Tronc, dans lequel on trouve un article comme celui-ci :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction, non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douanes, dans le cas ou le gouvernement aurait importé directement du matériel ou des fournitures.

Le ministre des Finances a déclaré que le gouvernement était libre de laisser entrer ces marchandises en franchise ou de les imposer. Cela est probablement vrai, mais l'article 37 dit :

La compagnie devra acheter tous les matériaux ou toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne toute entière du chemins de fer, d'industriels canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués au Canada, et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues.

Voici la partie importante de cet article :

A des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

Si ces deux articles sont pris ensemble, il en résulte que l'entrepreneur pourra se faire donner des prix par les fabricants étrangers et dire aux fabricants canadiens : je puis faire venir ces marchandises en franchise, et si le producteur canadien n'accepte pas ces prix, moins les droits, il n'aura pas la commande.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entrepreneur qui dira cela ne dira pas la vérité. Il ne pourrait pas les faire venir en franchise.

M. REID : Je ne voudrais pas mettre en doute la parole du ministre des Finances, mais je lui ferai remarquer que ce sont les tribunaux du pays qui auront à interpréter cet article, et il est possible qu'ils ne soient pas de son avis. Pourquoi le gouvernement craint-il de faire disparaître toute ambiguïté ou de rayer cet article entièrement? Si le producteur canadien est obligé d'accepter les prix des concurrents étrangers, il sera obligé de diminuer les gages de ses ouvriers. Nous regrettons tous ce qui se produit en ce moment au Sault Sainte-Marie. Mais cela nous donne une idée de ce qui pourra arriver plus tard, si cet article n'est pas retranché du bill. Les usines du Sault devaient produire des rails d'acier et si cet article reste dans le bill, elles auront à lutter contre les producteurs étrangers, qui sont prêts à venir déverser ici leur surplus de production, à des prix moindre que ceux qu'ils demandent dans leurs propres pays.

M. McCREARY : Ils ne peuvent pas suffire aux demandes à l'heure qu'il est.

M. REID : C'est parce que le tarif est trop incertain.

M. FRASER : Le gouvernement accorde une prime de $7 par tonne.

M. REID : C'est le gouvernement qui est responsable de ce qui arrive au Sault, en refusant d'accorder une protection suffisante.

M. JOHNSTON : Quelle protection sur les rails d'acier la Compagnie du Sault Sainte-Marie demandait-elle?

Quelques VOIX : Dites-le vous-même.

M. JOHNSTON : Je puis le dire.

M. REID : L'honorable député (M. Johnston) sait qu'il y a aussi du malaise dans son propre comté. Aimerait-il à voir les droits augmentés pour la protection des industries de Sydney, ou, est-il satisfait des conditions actuelles?

M. JOHNSTON : Les industriels de mon comté ont obtenu les droits qu'ils demandaient. J'ajouterai qu'il y a quelques années, une compagnie de la Nouvelle-Ecosse est venue dire au gouvernement conservateur qu'elle était prête à fabriquer les rails d'acier, si on lui accordait une certaine protection et que sa demande a été rejetée.

M. REID (Grenville) : L'honorable député sait que ses propres électeurs ont assiégé, pendant des mois, les bureaux du gouvernement à Ottawa pour obtenir la protection : ils disaient que si l'on ne leur donnait pas la protection ils fermeraient leurs usines.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Et ils l'ont obtenue.

M. REID (Grenville) : Le gouvernemnt a accordé un certain soulagement, mais si cet article est maintenu dans le bill actuel, ces usines de Sydney fermeront probablement leurs portes, parce qu'elles ne pourront pas soutenir la concurrence des manufacturiers étrangers qui sont prêts à inonder notre marché du surplus de leurs marchandises.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Ce n'est pas une réponse à ma question. L'honorable député peut-il me dire quelle mesure de protection sur les rails d'acier les propriétaires des usines du Sault-Sainte-Marie ont-ils demandé au gouvernement de leur accorder ?

M. REID (Grenville) : L'honorable député pourra répondre lui-même à cette question lorsqu'il fera son discours. En outre des rails d'acier il faudra des quantités énormes de clous et de chevilles, et si cette clause est maintenant dans le contrat, les usines de Montréal et peut-être de Sydney ne pourront pas fournir ces articles à ceux qui construiront le chemin. Je m'oppose à cette clause parce qu'elle aura un effet domageable pour tous les ouvriers du Canada. Si les employés de manufactures canadiennes sont obligés de travailler pour de petits salaires, ils ne pourront pas payer des prix élevés pour leurs vêtements et les autres choses nécessaires à la vie, et de cette façon tous ceux qui sont employés à la fabrication de ces articles souffriront. Je ne vois pas pourquoi l'on a inséré cet article dans le bill, à moins que ça ne soit à la demande de l'avocat du Grand Tronc, qui prévoit que le privilège d'importer en franchise les choses nécessaires à la construction du chemin permettrait au Grand-Tronc-Pacifique de faire un gain énorme. Le gouvernement ne fait donc pas son devoir envers les ouvriers du pays s'il maintient cet article dans le bill, et je suis certain que le prochain appel au pays lui sera désastreux.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-sud) : La lecture de cet article fournit abondamment la preuve que sa rédaction donnera lieu à des difficultés certaines d'interprétation et tant que ces doutes existeront l'effet en sera nuisible aux industries du pays. Si le gouvernement veut, et ce lui sera facile s'il accepte cet amendement, il peut faire disparaître ces doutes et assurer aux industries du Canada un degré de stabilité dont elles se ressentiront immédiatement et pendant des années à venir. Pourquoi alors n'accepterait-il pas cet amendement ? Il est évident que cet article a été inséré au contrat entièrement dans les intérêts du Grand Tronc, et qu'il y a été mis à la demande de ses avocats. Il est évident, d'après les preuves qui ont été produites pendant se débat, que tant que ces doutes existeront, l'effet sera décourageant pour toutes les industries du Canada, non seulement les industries manufacturières, mais aussi les industries minières et agricoles. Voici ce que dit l'article 37 :

La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, d'industriels canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués en Canada——

Mais les conditions qui suivent détruisent presque entièrement la valeur de cette stipulation. Ces conditions signifient que les manufacturiers et industriels canadiens auront rien de plus et rien de moins que le grand privilège d'être sur un pied d'égalité avec les manufacturiers et industriels des autres pays du monde. Voici :

—lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

C'est à cette condition seulement que les Canadiens pourront vendre des matériaux et fournitures au chemin de fer. Cette condition est si onéreuse qu'elle rend absolument sans valeur le semblant de protection dont le commencement de cet article veut faire montre en faveur des manufacturiers et producteurs canadiens, et je prétends que le gouvernement ne peut pas refuser d'accpter un amendement qui éliminera cet élément de doute qui ne peut avoir qu'un effet absolument nuisible à nos industries, au développement et à la richesse du Canada. Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur ce sujet. Je désire simplement faire remarquer que les manufacturiers et producteurs du Canada ne devraient pas seulement être placés sur un pied d'égalité avec ceux des autres pays. La construction de ce chemin de fer qui doit coûter beaucoup d'argent et augmenter si considérablement la dette du pays, devrait, au moins, si nous en retirons rien autre chose, donner aux industries canadiennes cette stabilité qui est si désirable pour engager nos capitalistes à y placer leur argent.

Le gouvernement prétend souvent qu'il veut protéger les industries indigènes ; or voici une belle occasion qui se présente pour lui d'en donner la preuve. Voici le moyen et le seul moyen par lequel ce chemin peut donner quelques avantages au pays, et on devrait au moins lui permettre d'en profiter.

La Chambre vote sur l'amendement de M. Osler.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Ball,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	Lennox,
Blain,	McGowan,
Borden (Halifax),	McIntosh,
Boyd,	Morin,
Broder,	Osler,
Bruce,	Reid (Grenville),
Cargill,	Richardson,
Clancy,	Roche (Marquette),
Cochrane,	Rosamond,
Culbert,	Sherritt,
Fowler,	Simmons,
Gourley,	Sproule,
Hackett,	Thomson (Grey),
Hale,	Tolton,
Halliday,	Wilmot,
Henderson,	Wilson—39.
Hughes (Victoria),	

M. RICHARDSON.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Laurier (sir Wilfrid),
Archambault,	Lavergne,
Beith,	LeBlanc,
Béland,	Logan,
Belcourt,	Loy,
Bernier,	Macdonald,
Bickerdike,	Mackie,
Borden (Sir Frederick),	MacLaren (Huntingdon),
Bourassa,	Macpherson,
Brown,	McCarthy,
Bruneau,	McCool,
Campbell,	McCreary,
Champagne,	McEwen,
Copp,	McGugan,
Costigan,	McIsaac,
Davis,	McLennan,
Delisle,	Madore,
Demers (Lévis),	Marcil (Bagot),
Demers (Saint-Jean),	Marcil (Bonaventure),
Dugas,	Meigs,
Emmerson,	Mignault,
Erb,	Morrison,
Ethier,	Mulock (sir William),
Fielding,	Murray,
Fisher,	Paterson,
Fortier,	Préfontaine,
Fraser,	Proulx,
Gallery,	Puttee,
Gauvreau,	Ross (Ontario),
Geoffrion,	Ross (Rimouski),
Gibson,	Schell,
Gould,	Scott,
Harty,	Stephens,
Harwood,	Stewart,
Heyd,	Talbot,
Holmes,	Tobin,
Hughes (King's, P.E.I.),	Tolmie,
Johnston (Cap-Breton),	Turgeon—78.
Johnston (Lambton),	
Kendall,	

L'amendement est rejeté.

M. G. O. ALCORN : L'amendement que je veux proposer, M. l'Orateur, se rapporte à l'article 7 du bill qui autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à acquérir, posséder, garantir, donner en mantissement et négocier des actions, des obligations ou autres valeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aux termes et conditions spécifiés dans une résolution à cet effet adoptée par les directeurs de la compagnie, et sanctionnée par une majorité des actionnaires. Les clauses du contrat qui se rapportent à cet article du bill sont les clauses 26 et 27. Ils se lisent comme suit :

Le capital-actions de la compagnie sera de quarante-cinq millions de dollars, dont vingt millions au plus seront des actions privilégiées, et vingt-cinq millions au moins des actions ordinaires.

La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq mil-

lions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle Compagnie du Grand Trons retiendra la propriété desdites actions durant toute le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat payées ou en souffrance.

La Chambre connaît les vues de l'opposition au sujet de la manière dont les actions devraient être acquises et possédées par le Grand-Tronc-Pacifique. La gauche a prétendu dans un amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait être forcée de souscrire pour ses actions en la manière ordinaire et accepter toutes les responsabilités incidentes à cette souscription. En d'autres mots que la compagnie devrait acheter ses actions au pair et les payer soit en une seule fois ou par versements en la manière ordinaire. Mon honorable ami le ministre de la Justice, en réponse à mon honorable chef, s'opposa aux mots " souscrire pour ", et prétendit que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait être laissée libre d'acquérir ses actions en la manière qu'elle voudrait, et tout ce qui était nécessaire était qu'elle fut obligée de les posséder pendant le temps spécifié au contrat. A mon avis, la proposition de l'honorable chef de l'opposition est de très grande importance pour ce chemin de fer et pour le pays, savoir qu'il devrait y avoir un fond spécial qui répondrait du paiement de 25 pour 100 du coût de la construction de la division ouest que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est engagée à payer. Le contrat ne contient pas de clause à cet effet. Je ne vois pas qu'elle objection raisonnable on peut avoir à dire qu'il y aura un fonds à même lequel on paiera ces 25 pour 100 du coût de la construction, je ne vois pas comment le gouvernement s'il se guide d'après les principes ordinaires suivis dans les affaires, pourrait s'y opposer. L'amendement que je veux proposer se lit comme suit :

Que tous les mots après " que " soient retranchés et remplacés par les suivants :—" le bill soit renvoyé en comité général, avec pouvoir de modifier l'article 7 en retranchant tous les mots après 'trois' dans la 46e ligne jusqu'au mot ' company ' inclusivement, dans la 49e ligne, et les remplaçant par les suivants : ' souscrire et verser en espèces au pair pour les actions ordinaires et pour les actions privilégiées de la ' Grand Trunk Pacific Railway Company,' et peut acquérir, posséder, garantir, donner en nantissement et négocier les actions privilégiées, obligations, ou autres valeurs de la ' Grand Trunk Pacific Railway Company.' "

Ainsi que je l'ai dit, je crois qu'il est de la plus grande importance que les mots " souscrire et verser en espèces au pair " proposés par mon honorable ami le chef de l'opposition devraient être insérés là afin de ne pas permettre à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi qu'elle le pourra si cet amendement n'est pas adopté, d'acquérir ses actions d'un e autre manière.

Il est évident que si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique possède le total de $25,000,000 des actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique moins cent mille piastres, elle aura la maîtrise absolue sur cette dernière. Elle pourra en choisir tous les directeurs ; tous les employés et agents du Grand-Tronc-Pacifique seront soumis à ses ordres ; elle pourra les nommer et les renvoyer à volonté, et le but de mon amendement est de rendre obligatoire l'établissement du fonds dont j'ai parlé et avec lequel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra payer sa part de la construction de la division est.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne surprendrai pas mon honorable ami si je lui dis que je ne puis pas accepter son amendement, et je suis certain qu'il ne s'attend pas que je répète les arguments qui ont déjà été donnés très au long contre sa prétention.

La Chambre vote sur l'amendement de M. Alcorn.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Ball,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	McGowan,
Blain,	McIntosh,
Borden (Halifax),	Morin,
Boyd,	Puttee,
Broder,	Reid (Grenville),
Bruce,	Richardson,
Cargill,	Roche (Marquette),
Clancy,	Rosamond,
Fowler,	Simmons,
Gourley,	Sproule,
Hackett,	Thomson (Grey),
Halliday,	Tolton,
Henderson,	Wilmot,
Hughes (Victoria),	Wilson—35.
Kaulbach,	

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Kendall,
Archambault,	Laurier (sir Wilfrid),
Beith,	Lavergne,
Béland,	LeBlanc,
Belcourt,	Logan,
Bernier,	Loy,
Bickerdike,	Macdonald,
Bourassa,	Mackie,
Brown,	MacLaren (Huntingdon),
Bruneau,	Macpherson,
Campbell,	McCarthy,
Champagne,	McCool,
Copp,	McCreary,
Costigan,	McGugan,
Davis,	McIsaac,
Delisle,	McLennan,
Demers (Lévis),	Madore,
Demers (Saint-Jean).	Marcil (Bagot),
Dugas,	Marcil (Bonaventure),
Emmerson,	Meigs,
Erb,	Mignault,
Ethier,	Morrison,
Fielding,	Mulock (sir William),
Fisher,	Murray,
Fortier,	Paterson,
Fraser,	Préfontaine,
Gallery,	

Gauvreau,	Proulx,
Geoffrion,	Ross (Ontario),
Gibson,	Ross (Rimouski),
Gould,	Schell,
Harty,	Scott,
Harwood,	Stephens,
Heyd,	Stewart,
Holmes,	Talbot,
Hughes (King's, P.E.I.),	Tobin,
Johnston (Cap-Breton),	Tolmie,
Johnston (Lambton),	Turgeon—75.

L'amendement est rejeté.

M. WILLIAM J. ROCHE (Marquette) : J'ai un amendement à proposer et comm le principe en a été discuté déjà devant le comité de la Chambre je serai bref dans mes remarques. L'honorable ministre de la Justice a prétendu que cet amendement limiterait les pouvoirs de la commission des chemins de fer au sujet de la réglementation des taux de transport. Pour montrer que cette prétention n'est pas fondée il suffit de lire l'amendement. Son but n'est pas d'empêcher ou de limiter la solution des tarifs, mais simplement de décréter que les tarifs sur ce chemin de fer ne seront pas plus élevés que ceux du Canadian Northern. Rien n'est plus important surtout à l'égard d'un chemin nouveau que les taux soient assez bas pour que la population puisse expédier ses produits. On a fait entendre beaucoup de protestations contre les tarifs exigés par le chemin de fer Canadien du Pacifique. On a dit que tous les profits des agriculteurs de l'ouest servaient à enrichir le Canadien du Pacifique, et ceux qui ont dit cela prétendent que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'exigeait pas de taux plus élevés qu'aucune autre compagnie de chemin de fer placé dans des circonstances semblables auraient exigés. D'après ce raisonnement si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de concurrence dans le pays où elle passera—et le bill dit que ce chemin devra passer à au moins 30 milles du Canadien du Pacifique et du Canadian Northern—les cultivateurs le long de ce chemin seront placés exactement dans la même situation que l'étaient les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest par rapport au chemin de fer du Canadien du Pacifique, et ils seront obligés de payer les taux que la compagnie exigera pour le transport de leurs produits jusqu'à la tête des lacs. Il est donc important d'établir une sauvegarde pour protéger les cultivateurs contre l'imposition de tarifs exorbitants. J'ai demandé au ministre de la Justice, lorsqu'il a prétendu que cet amendement restreindrait le pouvoir des commissaires de réglementer les tarifs, de me montrer en quoi mon amendement établissait cette restriction, et il m'a répondu que la commission serait virtuellement obligée d'adopter les mêmes tarifs que le Canadian Northern. Telle n'est pas mon intention, suivant l'amendement. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra fixer ses taux de transport plus bas que ceux du Canadian Northern si elle le désire, l'intention est qu'elle ne puisse pas les fixer plus haut.

Lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté son bill de chemin de fer, il a déclaré que le devoir de la commission serait non pas d'élever les prix de transport mais de les réduire lorsqu'il sera possible. L'objection de l'honorable ministre de la Justice ne vaut donc rien ; de plus tous ceux qui ont parlé en faveur de ce bill, particulièrement l'honorable député de Norfolk-nord, ont prétendu qu'il serait possible de transporter par ce chemin de fer du grain pour cinq cents le boisseau depuis Winnipeg jusqu'au port de Montréal. Si tel est le cas, le gouvernement ne devrait pas avoir le moindre motif de refuser cet amendement; mais la meilleure preuve que le gouvernement et ses partisans n'ont aucune confiance dans leurs prévisions, c'est qu'ils ont repoussé l'amendement établissant non pas un tarif de 5 ou 6 cents qu'ils déclarent possible entre Winnipeg ou Brandon et Québec, mais un tarif n'excédant pas celui du Canadian Northern. Le tarif du Canadian Northern est aujourd'hui de 10 cents par cent livres, soit 6 cents par boisseau de blé depuis Winnipeg jusqu'à Fort-William. Si le gouvernement ne veut pas accepter ce prix et de s'y engager dans le contrat, comment peut-il espérer nous convaincre que le nouveau chemin pourra transporter le blé de Winnipeg à Québec pour 5 cents le boisseau ? Les honorables députés de la droite ont prétendu que le Canadian Northern perdait de l'argent à transporter du blé depuis Winnipeg jusqu'à Fort-William pour 6 cents le boisseau. Si cela est vrai, comment peuvent-ils espérer que ce nouveau chemin pourra transporter du grain à des milliers de milles plus à l'est pour le même prix ; mais ils disent que le Grand-Tronc-Pacifique pourra transporter le grain à bas prix, parce que ses dépenses seront plus élevées. Mais les frais généraux du Canadian Northern sont plus bas que ceux d'aucun autre chemin de fer sur le continent américain.

Le Grand-Tronc-Pacifique aura un capital de $45,000,000 et les obligations qu'elle émettra portera à $75,000,000 la somme sur laquelle il aura à payer ses intérêts. Ces intérêts représenteront environ $50,000 par mille, ce qui pendant plusieurs années empêchera de réduire les tarifs sur le chemin de fer, à moins que le parlement n'en fixe dès maintenant le maximum. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a dit que s'il croyait que ce chemin de fer imposerait des taux de transport exorbitants, il appuierait l'amendement, mais qu'il avait toute confiance que les taux seront raisonnables.

Je dois dire que l'honorable député fait preuve de beaucoup de simplicité et d'une grande confiance dans cette Compagnie, une confiance beaucoup plus grande que celle qu'il a jamais accordée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il a admis, cependant, que la Compagnie du Pacifique ne traitait pas les cultivateurs plus durement qu'une autre compagnie placée dans les mêmes circonstances les traiterait,

et s'il croit, comme il l'a affirmé, que les compagnies de chemins de fer saigent les cultivateurs à blanc et exigent d'eux des prix de transport si exorbitants qu'elles en tirent tous leurs dividendes, j'ai raison de demander à l'honorable député d'appuyer mon amendement qui déclare simplement que les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique ne seront pas plus élevés que ceux du Canadien du Nord. La raison pour laquelle je choisis ce dernier chemin, c'est parce qu'en vertu de son arrangement avec le gouvernement de Manitoba ce gouvernement fixe lui-même les taux, et qu'il les a réduits de 4 cents par cent livres dans le cours des deux derniers hivers. De ce côté-ci de la Chambre nous croyons que ce chemin transportera bien peu de grain depuis Winnipeg jusqu'à Québec, Moncton, ou Halifax, et que virtuellement tout le grain pour l'est passera par le lac Supérieur, pourvu que le Grand Tronc construise un embranchement jusqu'à la baie Nipigon. Conséquemment, mon amendement ne se rapportera qu'aux taux de transport jusqu'aux ports du lac Supérieur, parce que je crois que la plus grande partie du grain sera transportée par eau et par chemin de fer, même lorsque ce chemin sera construit, et qu'il est impossible, ainsi que l'ont fait voir des experts en chemin de fer dans cette Chambre et au dehors, de transporter du grain de l'ouest à l'est entièrement par chemin de fer. Nous voulons protéger nos cultivateurs contre l'application par les compagnies de tarifs exorbitants pour le transport de leur grain jusqu'à la tête de la navigation. Conséquemment, sans plus d'explications parfaitement inutiles, je propose, appuyé par M. Boyd, que :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"le bill soit renvoyé en comité général avec pouvoir de le modifier comme suit :—

"Que pour le transport du trafic depuis ou vers des points sur ladite division de l'ouest par voie du lac Supérieur, que ce trafic soit entre des points en Canada ou soit un trafic d'exportation ou d'importation, les taux de fret qu'exigera la 'Grand Trunk Pacific Railway Company' ne devront pas excéder les plus bas tarifs exigés à l'époque par le chemin de fer Canadien du Nord pour le trafic par voie du lac Supérieur entre les mêmes points ou des points correspondants."

La Chambre vote sur l'amendement:

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Ball,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	McGowan,
Blain,	McIntosh,
Borden (Halifax),	Morin,
Boyd,	Puttee,
Broder,	Reid (Grenville),
Bruce,	Richardson,
Cargill,	Roche (Marquette),
Clancy,	Rosamond,
Culbert,	Simmons,
Fowler,	Sproule,
Gourley,	Thomson (Grey),
Hackett,	Tolton,
Henderson,	Wilmot,
Kaulbach,	Wilson—34.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Johnston (Lambton),
Archambault,	Kendall,
Beith,	Laurier (sir Wilfrid),
Béland,	Lavergne,
Belcourt,	LeBlanc,
Bernier,	Logan,
Bickerdike,	Loy,
Bourassa,	Macdonald,
Brown,	Mackie,
Bruneau,	MacLaren (Huntingdon),
Campbell,	Macpherson,
Champagne,	McCarthy,
Copp,	McCool,
Costigan,	McCreary,
Davis,	McGugan,
Delisle,	McIsaac,
Demers (Lévis),	McLennan,
Demers (Saint-Jean),	Madore,
Dugas,	Marcil (Bagot),
Emmerson,	Marcil (Bonaventure),
Erb,	Meigs,
Ethier,	Mignault,
Fielding,	Morrison,
Fisher,	Murray,
Fortier,	Paterson,
Fraser,	Préfontaine,
Gallery,	Proulx,
Gauvreau,	Ross (Ontario),
Geoffrion,	Ross (Rimouski),
Gibson,	Schell,
Gould,	Scott,
Harty,	Stephens,
Harwood,	Stewart,
Heyd,	Talbot,
Holmes,	Tobin,
Hughes (King's, P.E.I.),	Tolmie,
Johnston (Cap-Breton),	Turgeon—74.

L'amendement est rejeté.

M. J. W. FOWLER : Je désire proposer un amendement à l'article 7 de ce bill si défectueux qu'il est nécessaire, afin de le perfectionner, d'y apporter plusieurs amendements. L'amendement que je veux proposer ressemble beaucoup à celui de l'honorable député de Prince-est, excepté qu'il va un peu plus loin et en est une sorte de complément. Il se rapporte aux actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique que la Compagnie du Grand Tronc doit acquérir. Le défaut de l'article 7 du bill et de l'article 11 de la charte, c'est que la Compagnie du Grand Tronc peut, en vertu de ces articles, acquérir les actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sans débourser un seul sou ou sans donner une valeur quelconque proportionnée à la valeur des $24,900,000 d'actions. C'est là où nous trouvons le bill mauvais. Nous croyons que ces actions devraient être payables en numéraire ou en une valeur équivalente, afin que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique puisse parachever son chemin et son outillage sans être obligée d'émettre un montant considérable d'obligations comme celui

qu'elle sera obligée d'émettre si elle ne reçoit pas le pair pour ses actions ordinaires.

Cette objection a déjà été faite à la Chambre, et je ne désire pas prolonger cette discussion, pas ce que je suppose que le gouvernement a le cœur très endurci à propos de cette question et ne veut pas modifier aucune partie de ce contrat ou de ce bill. Mais cela ne m'empêche pas de faire remarquer qu'en permettant à la Compagnie du Grand Tronc d'acquérir de cette façon ces actions, nous imposons un fardeau additionnel très pesant à ceux qui utiliseront ce chemin car les taux de transport seront augmentés d'autant. On ne peut d'après le bill tel qu'il est rédigé établir la valeur des privilèges qui pourront être donnés en échange de ses actions. Il y a même des députés de la droite qui ont prétendu que la garantie donnée par le Grand Tronc sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique vaudrait les $25,000,000 d'actions de cette dernière compagnie. Il ne faut pas oublier non plus qu'en obtenant possession de ces actions la Compagnie du Grand Tronc devient maîtresse du Grand-Tronc-Pacifique de sorte que ce sera le Grand Tronc qui aura la haute main sur les employés du Grand-Tronc-Pacifique, et il lui sera facile aussi de violer, sans se rendre passible d'aucune peine, toutes les conditions que ce contrat est supposé imposer au Grand-Tronc-Pacifique pour le transport du grain sur sol canadien et par des ports canadiens. La Compagnie du Grand Tronc ayant maîtrise sur tous les employés, les convaincra facilement que leur devoir est de persuader les expéditeurs d'envoyer leurs marchandises par le Grand Tronc jusqu'à Portland, et il sera absolument impossible d'en faire la preuve ou d'empêcher cela. Je dis donc qu'en permettant à la Compagnie du Grand Tronc d'acquérir les actions du Grand-Tronc-Pacifique de cette manière le gouvernement donne tous les pouvoirs au Grand Tronc, qui pourra violer impunément les conditions du contrat intervenues entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement. Pour ces raisons j'espère donc, M. l'Orateur, que même à cette période avancée de la discussion de ce bill, le gouvernement acceptera cet amendement, car en l'acceptant il donnera la preuve qu'il désire réellement faire du chemin qu'il se propose de construire à des frais si énormes, un chemin véritablement canadien, qui transportera les produits de l'ouest entièrement sur le sol canadien jusqu'aux ports canadiens ; de cette façon seulement nous ferons du Canada une nation. Je propose donc :

Que tous les mots après 'que' soient retranchés et remplacés par les suivants :—" le bill soit renvoyé en comité général avec pouvoir d'ajouter ce qui suit comme paragraphe à l'article 7 : —

"Nonobstant ce qui est contenu dans le présent acte ou dans ledit contrat ci-annexé, Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada, ne sera pas tenu ou obligé d'effectuer, remplir ou exécuter aucune des conventions, entreprises, conditions ou stipulations contenues dans ledit contrat, tant que la Compagnie du Grand Tronc, de chemin de fer du Canada n'aura pas souscrit pour un montant de $24,900,000 au moins d'actions ordinaires de la 'Grand Trunk Pacific Railway Company' payables en espèces au pair."

Je regrette qu'il n'y ait pas dans le moment dans la Chambre plus de députés de l'ouest, car je suis certain qu'ils voteraient tous en faveur de cette motion.

L'amendement étant mis au voix, il est rejeté sur la même division que précédemment.

M. W. E. NORTHRUP (Hastings-est) : M. l'Orateur, je veux proposer l'amendement suivant à l'article de la lettre q. Je propose donc appuyé par M. Rosamond l'amendement suivant :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—" le bill soit renvoyé en comité général avec pouvoir de modifier l'article 7 en y ajoutant les paragraphes suivants :—

"Nonobstant ce qui est contenu dans le présent acte ou dans ledit contrat ci-annexé, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, ne sera pas tenu ou obligé d'effectuer, exécuter ou remplir aucune des conventions, conditions ou stipulations contenues dans ledit contrat, au nom du Canada, tant que le Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, un arrangement en vertu duquel ladite Compagnie du Grand Tronc du chemin de fer du Canada consente à prendre les engagements suivants :—

"(a) Que la 'Grand Trunk Pacific Railway Company,' tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada détiendra les actions ordinaires de ladite 'Grand Trunk Pacific Railway Company' au montant de $24,900,000, effectuera, exécutera, remplira et mettra à effet, suivant leur véritable sens et intention, toutes les prescriptions du présent acte et des conventions, stipulations et conditions contenues dans ledit contrat et qui, aux termes dudit contrat, doivent être exécutées, remplies et effectuées par la 'Grand Trunk Pacific Railway Company.'

"(b) Que ni la 'Grand Trunk Pacific Railway Company' ni la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada ne devront directement ou indirectement permettre, conseiller ou encourager le transport des marchandises par des routes ou à des taux autres que ceux prescrits ci-dessus, et que chacune desdites compagnies devra, de toutes manières et de bonne foi, faire tous ses efforts pour remplir les conditions auxquelles la subvention lui est donnée et est acceptée par elle, savoir : le développement du commerce par des routes canadiennes et par des ports canadiens."

Je serai très bref dans mes remarques sur cet amendement vu que le sujet a déjà été beaucoup discuté par le comité ; je dirai cependant que le but de mon amendement est d'obliger la Compagnie du Grand Tronc à donner une garantie que les conditions et obligations imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seront bien et duement remplies. Je crois que le devoir de la Chambre est de s'efforcer d'entourer de

toutes les protections possibles les intérêts véritables du pays qui sont en jeu dans ce contrat. Un instant d'examen suffit pour montrer que ce contrat est simplement un contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Ce contrat renferme plusieurs conditions et stipula tions mais il ne faut pas oublier que ces conditions et stipulations n'engagent que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et afin d'en déterminer la valeur nous ne devons pas oublier non plus les deux faits suivants: Le premier est la nature des obligations prises; la deuxièmes est la responsabilité financière de la partie qui s'engage, il faut voir si cette responsabilité est suffisante pour garantir l'exécution des obligations. Je ne veux pas discuter la question des conditions, parce qu'elle a déjà été virtuellement réglée par les différents amendement proposés ce soir, mais j'ai le droit d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait que, même en supposant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique remplisse d'une façon satisfaisante les obligations auxquelles elle s'engage, la Compagnie du Grand Tronc ne donne aucune garantie financière que ces obligations seront remplies. Lorsque nous considérons que nous faisons un contrat avec une compagnie dont tout le chemin sera hypothéqué jusqu'au dernier sou pour sa construction, on s'apercevra combien peu de valeur ont les engagements pris par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si le gouvernement prétend que les engagements de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ont réellement une valeur financière sur laquelle nous puissions nous reposer, alors la Compagnie du Grand-Tronc ne court aucun risque en garantissant 25 pour cent des obligations nécessaires à la construction de ce chemin de fer. De plus la Compagnie du Grand Tronc en étant obligée d'accepter par cet acte toutes les actions de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devient réellement la maîtresse de celle-ci sans encourir aucune obligation. Si nous pouvions représenter par un diagramme la somme d'intérêts réels des trois parties contractantes on verrait que les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc sont beaucoup plus grands que les autres ; et si à côté nous pouvions représenter de la même manière la somme des obligations des deux Compagnies, on verrait combien petites sont celles de la Compagnie du Grand Tronc. Si le gouvernement repousse cet amendement il faut que ce soit parce que l'engagement du Grand-Tronc-Pacifique suffit, mais il est évident que la Compagnie du Grand Tronc n'assume aucune responsabilité en garantissant les obligations qu'elle s'engage à garantir. Conséquemment, au sujet de ce paragraphe (a), je crois que nous sommes justifiables de demander que la Compagnie du Grand Tronc se rende responsables et garantisse que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui est entre ses mains comme l'argile entre les mains du potier, et qui est de plus son enfant, remplira les conditions du contrat. Un autre point important est le transport des marchandises par les voies canadiennes et les articles 42 et 43 du contrat qui disent que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra faire le transport par les voies canadiennes et les ports canadiens. Le paragraphe (b) de l'amendement que je propose oblige la Compagnie du Grand Tronc à faire elle-même ce que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est obligée de faire par son contrat avec le gouvernement. Cet amendement dit aussi que la Compagnie du Grand Tronc elle-même ne violera pas par des moyens détournés les intentions véritables du contrat et qu'elle remplisse elle-même les obligations auxquelles la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage par le contrat. Conséquemment, sans abuser davantage des instants de la Chambre, je propose cet amendement dont le but est d'obliger la Compagnie du Grand Tronc à se rendre responsable des engagements ou obligations que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prend à l'égard du gouvernement et du pays. Bien que dans les circonstances ordinaires il ne semblerait pas raisonnable et juste d'exiger une telle garantie d'un tiers, je prétends que dans ce cas particulier vu que la Compagnie du Grand Tronc possède les actions et sera virtuellement la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'amendement n'est pas déraisonnable et devrait être adopté.

L'amendement (M. Northrup) est rejeté sur la même division.

Sur motion de M. LANCASTER le débat est ajourné.

AJOURNEMENTS—PRIVILEGES DE CABOTAGE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

A propos d'un point au sujet duquel mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) et moi-même nous ne nous accordons pas, je veux citer l'extrait suivant d'un acte du congrès des Etats-Unis, voté en février 1898 :

> Le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis de l'Amérique en congrès assemblées décrètent que sous peine de confiscation aucune marchandise ne sera transportée par eau d'un port des Etats-Unis à un autre port des Etats-Unis, soit directement soit en passant par un port étranger ou pour une partie seulement du voyage, dans aucun autre vaisseau qu'un vaisseau des Etats-Unis.

M. TAYLOR : Ceci est parfaitement exact, en ce qui regarde le commerce de cabotage dans les eaux américaines, mais le cabotage d'un port américain à un port canadien est une tout autre affaire.

M. SPROULE : Quelle sera la besogne demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous continuerons le bill du transcontinental, nous

prendrons ensuite quelques autres bills, puis la Chambre se formera en comité des subsides.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.25 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 30 septembre 1903.

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

RECEPTION DES PETITIONS.

Certaines pétitions demandant que le bill (n° 235) relatif à la construction d'un chemin de fer national transcontinental ne devienne pas ici, ayant été lues par le greffier.

La question étant posée : Est-ce le plaisir de la Chambre de recevoir ces pétitions ?

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : Je désire savoir, M. l'Orateur, si les honorables députés qui présentent à la Chambre des pétitions de cette nature répondent de l'authenticité des signatures qui y sont attachées. J'observe qu'au bas d'une de ces pétitions présentées hier par l'honorable député de Prince-Edouard, de vingt-cinq signatures, il y en a vingt et une de la même écriture et de la même encre, et sans aucune attestation de l'authenticité des signatures. Les membres qui présentent ces pétitions sont-ils responsables de cela

M. l'ORATEUR : Il serait certainement irrégulier que les signatures au bas des pétitions présentées à cette Chambre fussent apposées par une personne étrangère. Les pétitions devraient porter les signatures mêmes des personnes dont les noms y ont attachées. La règle 84 dit :

Les pétitions à la Chambre sont présentées par un député de son siège, et il est responsable de tout ce qu'elles peuvent contenir d'impertinent ou d'inconvenant.

Les pétitions sont reçues.

INTERPELLATIONS.

ORDRE DU SERVICE IMPERIAL.

M. CLARKE (par M. Taylor) :

1. Sur quelle recommandation les grades et les décorations de l'Ordre du Service impérial ont-ils été distribués parmi les membres du service civil du Canada et des provinces ?

2. D'après quel mode a été fait le choix des titulaires dans chaque cas ; et cette même autorité est-elle responsable de la distribution de toutes les décorations et médailles ?

Le PREMIER MINISTRE : L'Ordre du Service impérial est un nouvel ordre créé par Sa Majesté le roi pour récompenser le long et fidèle accomplissement du devoir dans le service administratif des diverses parties de l'empire britannique. Naturellement, je n'ai pas besoin de dire que la collation de cet ordre est une prérogative de Sa Majesté le roi, qui l'exerce sur l'avis de Son Excellence le Gouvereneur général, qui lui-même consulte au préalable ses ministres responsables.

RECETTES ET DEPENSES, 1903.

M. CLANCY :

1. Quel a été le montant total des recettes perçues pour et pendant l'année financière 1903 ?

2. Quel a été le montant total des dépenses pour la même période ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les chiffres définitifs pour l'exercice financier qui vient de se terminer ne sont pas encore prêts.

M. F. L. CHEVRIER—MLLE EDNA CHARBONNEAU.

M, FOWLER (Par M. Lancaster) :

M. F. L. Chevrier, fils de Mme L. D. Chevrier, est-il employé au département de Douanes, à Montréal. Dans l'affirmative, quels sont ses appointements ?

2. Edna Charbonneau, nièce de Mme L. D. Chevrier, est-elle employée à l'Imprimerie de l'Etat ? Dans l'affirmative, quels sont ses appointements, et sur la recommandation de qui a-t-elle été nommée ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais qui est la mère de M. F. L. Chevrier; mais il y a un fonctionnaire de ce nom employé au département des Douanes à Montréal, dont les appointements sont de $900 par année, et que je considère un fonctionnaire très utile.

Le PREMIER MINISTRE : Quant à Edna Charbonneau, on ne m'a pas informé qu'elle soit la nièce de Mme L. D. Chevrier, mais elle est la fille d'une veuve chargée de quatre enfants. Elle est employée à l'imprimerie de l'Etat et reçoit $5.50 par semaine. Elle a été nommée sur de bonnes recommandations.

IMPORTATIONS DIRECTES PAR L'ETAT.

M. M. PORTER (Par M. Taylor) :

1. Quels articles ont été importés directement par le gouvernement du Canada au cours des trois dernières années fiscales expirées le 30 juin 1903, et quelle en est la valeur ?

2. Si les droits avaient été perçus sur ces articles, quel en aurait été le montant pour chacune des années fiscales mentionnées ci-dessus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les articles importés en franchise "par le gouvernement canadien ou aucun de ses départements, ou par le Sénat ou la Chambre des communes, ou pour l'usage d'aucun de ces corps", durant les exercices financiers ci-après indiqués, ont été des valeurs suivantes : 1901, $1,646,337; 1902, $2,607,664; 1903,

$1,407,060. Il n'est pas possible pour le moment de donner une réponse plus complète à la question. Afin de pouvoir fournir tous les renseignements qui sont demandés, il serait nécessaire d'avoir une classification spéciale des factures aux divers postes de douanes, classification qu'il faudrait quelque temps pour préparer.

CANALISATION DU TRENT.

M. PORTER (par M. Taylor) :

1. M. McLeod, I.C., a-t-il fait son rapport sur les relevés qui lui ont été damendés concernant le tracé, la praticabilité et le coût de la construction des travaux au terminus sud-est du canal de la vallée du Trent, afin de décider s'il est préférable de choisir Port-Hope comme terminus dudit canal ?

2. Dans la négative, quand sera-t-il fait ?

3. Ce rapport sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre, s'il est terminé ou quand il sera terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. M. H. A. F. McLeod a présenté son rapport sur la praticabilité et le prix de construction du terminus sud-est du canal du Trent.

2. Réponse comprise dans la précédente.

3. Oui.

GALERIE NATIONALE DU CANADA.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Quelle somme le gouvernement a-t-il dépensée au cours des sept dernières années pour peintures, tableaux et autres travaux d'art destinés à la Galerie Nationale du Canada ou d'autres fins ?

2. Quel montant a été dépensé pour des œuvres d'artistes canadiens ?

3. Quelle personne est chargé du choix de ces œuvres d'art ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. $9,250, pour tableaux, etc., $3,635.58, salaire du gardien et $1,964.81, pour réparations, etc.

2. $1,720 pour une peinture, etc.; et $330 pour une œuvre de sculpture.

3. Sur la recommandation de deux membres de l'Académie Royale du Canada et d'une représentant du ministère des Travaux publics.

TROUBLES AU SAULT SAINTE- MARIE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je demanderai au ministère s'il a de plus amples renseignements au sujet des désordres au Sault qui paraissent avoir été d'une nature plus sérieuse que mon très honorable ami ne le prévoyait hier. Je vois que les comptes rendus des journaux que deux hommes ont été blessés par des armes à feu, l'un du nom de Dault, du lac Saint-Jean, Québec, et un autre du nom de Grenier, d'Ottawa. Le compte rendu dit que Dault a été blessé au cou, et Grenier, à la jambe. Un autre rapport indique qu'un de ces hommes a été grièvement blessé. Le bruit a couru (et je ne sais trop à quel point cette rumeur est fondée) qu'il en était mort. Il paraîtrat également qu'un détachement de la milice permanente a été envoyé sur les lieux. Mon honorable ami voudrait-il me dire quel est l'effectif de ce détachement de milice permanente ou active, occupé actuellement à réprimer les troubles, et dans quelles circonstances il a été appelé sous les armes. Un autre compte rendu des journaux constate qu'un bulletin a été affiché à la porte des bureaux de la compagnie, conçu dans les termes suivants :

Aux fonctionnaires et employés du syndicat du lac Supérieur et des Compagnies auxiliaires (Consolidated Lake Superior and subsidiary Companies) : le président et les directeurs à New-York n'ont pas réussi à prélever l'argent nécessaire pour payer aujourd'hui les salaires dus aux hommes et employés de la compagnie. Des avis reçus de New-York ce matin, font voir que notre président et nos directeurs ont un plan en vue de prélever l'argent non seulement pour payer les hommes, mais pour faire reprendre les travaux, et ce plan paraît devoir réussir. Ce plan à l'approbation et la promesse d'appui de sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, et de l'honorable George Ross, premier ministre de l'Ontario, et on s'attend à obtenir par ce moyen l'argent nécessaire d'ici à trente jours. Tout en regrettant beaucoup l'impossibilité où se trouve la compagnie de payer aujourd'hui, nous sommes forcés de constater que nous n'avons pas l'argent nécessaire pour payer. Il semble qu'il ne reste plus aux ouvriers qu'une chose à faire : accepter les offres de travail qu'on leur fait au dehors, et laisser leurs bons de travail entre les mains de leurs amis, d'avocats solvables, ou d'hommes d'affaires, qui en retireront le montant pour eux et le leur feront parvenir lorsque la compagnie les paiera. Rappelez-vous que vos salaires devront être payés à la fin, qu'ils constituent une juste obligation contre la compagnie, que tous les biens et tout l'actif de la compagnie devra en fin de compte répondre du paiement de ces salaires. Des hommes qui ne pourront se faire transporter gratuitement au lieu de leur nouvel emploi, pourront sans doute se faire avancer par les marchands, sur leurs bons de travail suffisamment d'argent pour payer leurs frais de voyage à destination de ce lieu.

Ce sont justement les points sur lesquels j'aimerais que mon très honorable ami me renseignât. Quelle est la situation au Sault Sainte-Marie en ce qui regarde ces désordres ? Combien d'hommes de la milice permanente ont été dépêchés sur les lieux ? Combien de miliciens y sont en service ? A la demande de qui ces militaires ont-ils été mobilisés ? Et quel fondement y a-t-il à cette nouvelle d'un bulletin affiché à la porte des bureaux de la compagnie disant qu'un plan a été proposé au gouvernement, lequel aurait l'approbation du premier ministre, et au moyen duquel on compte prélever l'argent nécessaire pour payer les ouvriers ?

Le PREMIER MINISTRE : La déclaration que mon honorable ami a lue au sujet d'un plan en vue de prélever de l'argent ne

m'a pas été soumise, et je ne sais trop ce que cela signifie. Tout ce que je puis dire, c'est qu'aucun plan en vue de prélever des fonds ne m'a été soumis, ni directement, ni indirectement. Quant à la condition des choses au Sault Sante-Marie, les derniers renseignements que j'ai reçus personnellement m'ont été fournis par M. Dyment, député de cette Chambre, qui m'a télégraphié hier dans la soirée, dans les termes suivants :

Les désordres sont quelque peu apaisés. Nous ne prévoyons pas de nouvelles émeutes après l'arrivée des troupes aujourd'hui. Plusieurs arrestations faites. Des agents blessés, et deux émeutiers atteints de coups de feu, mais non mortellement. Les troupes protègent maintenant le canal du gouvernement et les usines des compagnies syndiquées.

Quant à l'autre question, mon honorable ami, le ministre de la Milice, va y répondre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les autorités municipales du Sault Sainte-Marie sont adressées, en conformité de l'article de la loi de milice applicable dans la circonstance, au colonel du 97e régiment, en vue d'obtenir la protection nécessaire. En conséquence, la compagnie du Sault fut appelée sous les armes par cet officier, et je pense qu'une compagnie fut appelée du village voisin, Thessalon. Voyant que l'affaire devenait un peu sérieuse peut-être pour ses moyens, l'officier qui avait le commandement, s'adressa au commandant du district, à Toronto, le colonel Buchan. Le colonel Buchan avertit l'adjudant général ici qu'il croyait à propos de dépêcher immédiatement au Sault, soixante hommes de la milice permanente ; et c'est, j'imagine, ce qu'on a fait. Il le prévint en même temps qu'il avait donné ordre de mobiliser deux cents hommes des régiments de la ville de Toronto. Ce sont les seuls renseignements que j'aie à donner. Je n'ai pas eu de rapports quant aux coups de feu ; mais, d'après ce que disent les journaux, je crois que ces coups de feu ont été tirés par les agents de la police, et non par les soldats de la milice. Toutes les formalités ont été observées, conformément aux prescriptions de l'article de la loi de milice dont j'ai parlé, par l'intermédiaire de l'officer le plus ancien au Sault, et du commandant de district à Toronto.

M. BORDEN (Halifax) : L'acte de la milice prescrit-il que la mobilisation des soldats de la milice permanente se fera de cette manière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le pense.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut avoir raison ; je ne le savais pas. Naturellement, je ne suis pas très au courant des dispositions de l'acte, mais d'après mon souvenir il en serait autrement. L'honorable ministre n'a pas dit combien d'hommes de la milice active sont en service là-bas, à part les hommes du corps permanent.

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A peu près cent, je pense. Le 97e régiment, si je ne me trompe, se compose de quatre compagnies, comprenant à peu près deux cents hommes. Deux compagnies furent appelées sous les armes, mais tous les hommes ne se présentèrent pas. Je ne sais trop si les deux cents hommes qui ont été tirés des divers régiments de la ville de Toronto ont été dépêchés sur les lieux. Ils sont tenus en réserve pour le cas de nécessité.

M. BENNETT : Je puis dire qu'ils ont été dépêchés hier après-midi. J'ai vu passer le train à Orillia.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à signaler de nouveau à l'attention du gouvernement le bill (n° 3) modifiant l'Acte des Elections fédérales de 1900, qui fut présenté par mon honorable ami de Norfolk-nord, et renvoyé, à la demande de l'honorable ministre des Finances, à un comité spécial. Je pense que le comité est assez avancé dans le travail de refonte du bill; mais il sera absolument impossible que nous nous en occupions durant la présente session, à moins qu'on ne le retire de la série des bills et ordres publics pour l'inscrire à la suite des projets ministériels. Comme le bill a été renvoyé à un comité spécial à la demande de mon honorable ami, le ministre des Finances, j'avais espéré qu'il serait transféré à la série des projets de loi du gouvernement avant aujourd'hui. J'aimerais à savoir quelle est l'intention du ministère à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà fait savoir, en réponse à une question posée il y a un jour ou deux, que c'est l'intention du gouvernement de mettre cette question à l'étude, afin que le comité puisse présenter le projet à la Chambre et que le comité ait l'occasion de la discuter. Elle sera dans ce but, placée parmi les mesures du gouvernement sous peu de jours.

LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour la troisième lecture du bill (n° 235) relatif à la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

M. LANCASTER (Lincoln-Niagara) : M. l'Orateur, étant donnés les votes nombreux que j'ai donnés sur ce projet de loi hier et précédemment dans le cours du débat, il serait oiseux de dire à la Chambre que je suis opposé à la troisième lecture du présent bill. Il est évident que, en dépit des amendements que nous croyons de l'intérêt du peuple de proposer, en dépit de la vigueur avec laquelle nous faisons valoir nos rai-

sous, le ministère est résolu de faire voter ce projet sous sa forme actuelle. Plusieurs amendements à l'article 7 du bill actuellement devant la Chambre ont été rejetés, et je me propose de présenter un amendement qui, bien que différent de celui que j'aurais proposé en premier lieu, devrait dans les conditions présentes, être agréé. Aux termes de cet article, le Grand Tronc peut se porter acquéreur des titres du Grand-Tronc-Pacifique; mais l'article ne renferme aucune disposition en vue de protéger les droits du peuple. Son seul objet semble être de mettre ces deux compagnies à même de faire de ces titres et obligations ce qu'elles jugeront à propos dans leur propre intérêt. Cet article fut amendé en comité général par l'addition de trois paragraphes. Le premier de ces paragraphes, le n° 2 du bill, prescrit que le chemin de fer du Grand Tronc garantira les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour le restant de la somme requise pour la construction complète de la division de l'Ouest. Le paragraphe 3 prescrit que le Grand Tronc détiendra $24,900,000 des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique; et en vertu du paragraphe 4, le Grand Tronc doit détenir ces actions ordinaires durant toute la durée du bail mentionnée dans l'article 20 du contrat, et tant qu'aucune des obligations garanties par l'Etat restera exigible et non acquittée. Dans une période antérieure du débat, le gouvernement pour une certaine raison dont je ne me rends pas bien compte, refusa d'inclure parmi les conditions celle que le Grand Tronc serait responsable des engagements du Grand-Tronc-Pacifique. On penserait que si le gouvernement s'attend à ce que le Grand-Tronc-Pacifique exécute le contrat, il ferait en sorte d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique à se porter garant, responsable de toutes manières de l'exécution des engagements. Mais les ministres ont prétendu que cela n'était pas nécessaire, vu que, par suite de la nature même de l'arrangement, le Grand-Tronc-Pacifique ne manquerait pas de l'exécuter. Je ne crois pas que cette réponse satisfasse le peuple. Si les ministres sont tellement persuadés que le Grand-Tronc-Pacifique exécutera son contrat, et si le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont de bonne foi, aucune des parties ne devrait s'opposer à une telle disposition, et je ne puis comprendre pourquoi elle n'a pas été agréée. Toutefois, tous les amendements que nous avons proposés à l'article 7 ont été rejetés, et par conséquent, il n'y a dans cet article aucune protection pour le public. La compagnie du Grand Tronc pourra acquérir les actions du Grand-Tronc-Pacifique pour rien, et dans ce cas, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aura aucun moyen de s'acquitter de ses obligations. La seule chose qui nous reste à faire, c'est d'insister pour que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne donne pas ses actions pour rien, d'insister pour que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tant qu'elle ne se sera pas acquittée de ses obligations envers le gouvernement, ne puisse donner ses actions en pur don à la compagnie du Grand-Tronc. Au moyen d'une disposition de cette nature nous assurerons la solvabilité du Grand-Tronc-Pacifique. Nous mettrons cette compagnie dans une position où elle sera plus à même de s'acquitter de ses engagements envers l'Etat, et de retirer de l'entreprise un bénéfice raisonnable.

La seule chose, par conséquent, qu'il nous reste à faire, c'est apparemment de proposer que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne puisse disposer de ses actions en faveur de la Compagnie du Grand Tronc sans obtenir en retour l'équivalent au pair, et cela tant que ses engagements envers l'Etat ne seront pas remplis. Autrement, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra, un de ces jours, nous opposer une fin de non recevoir de la nature de la suivante : Nous ne pouvons faire ce que nous sommes engagés à faire, parce que nous n'en avons pas les moyens. La Compagnie du Grand Tronc refuse de faire ce qu'elle était appelée à faire aux termes de notre contrat, et comme elle n'était pas tenue de payer comptant pour les actions qu'elle a obtenues, nous n'avons pas les moyens de poursuivre l'entreprise. En conséquence j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après le mot " que " jusqu'à la fin de la question, soient retranchés, et les suivants insérés à la place : " le bill soit renvoyé à un comité général de la Chambre autorisé à le modifier par l'addition à l'article 7 du paragraphe suivant :—

"Nonobstant toute disposition de l'Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ladite compagnie, tant qu'elle n'aura pas payé et acquitté tous les titres et toutes les obligations garantis par la Confédération du Canada, et qu'elle n'aura pas exécuté tous les engagements et toutes les conditions du bail en annexe à l'acte en question, ne pourra émettre d'actions ordinaires ou privilégiées de ladite compagnie si ce n'est sujettes au paiement comptant du plein montant des actions ainsi souscrites."

Mon amendement équivaut à ceci : que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pourra réduire à l'indigence pour le bénéfice de la Compagnie du Grand Tronc. C'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui est responsable vis-à-vis de nous, et il ne faudrait pas permettre à cette compagnie de se mettre en état d'insolvabilité avant de s'être acquittée de ses obligations envers le peuple canadien. Il m'est absolument impossible de concevoir quelle objection on peut avoir à cet amendement. Ce n'est pas comme si je m'opposais au projet. Il est vrai que, si la chose était laissée à ma discrétion, notre pays ne deviendrait pas partie à ce contrat. En même temps, je me rends compte que le ministère, en insistant pour faire adopter ce projet, en accepte la responsabilité. Je m'efforce maintenant, sans préjugé, de rendre ce projet aussi peu impraticable et aussi peu injuste pour le peuple qu'il est possible. Il

n'y a qu'une compagne qui soit engagée vis-à-vis du Dominion du Canada en vue de l'exécution de ce contrat, et c'est notre devoir de sauvegarder l'actif de cette compagnie, et d'assurer autant que possible sa solvabilité, afin qu'elle soit en état de remplir ses engagements envers nous. Une fois que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura rempli tous ses engagements envers le gouvernement, qui représente le peuple canadien, elle pourra faire le sacrifice de ses actions, si elle le veut ; ce sera son affaire. Mais, à coup sûr, il nous incombe de voir à ce que cet actif ne soit pas sacrifié tant que les obligations du Grand-Tronc-Pacifique envers le peuple ne seront pas remplies. Nous ne devons pas laisser cette compagnie à même de dire : Nous sommes honnêtes et nous désirons nous acquitter de nos obligations ; mais la Compagnie du Grand Tronc a notre actif en mains, et nous s mmes financièrement hors d'état de faire ce que nous nous étions engagés à faire. Les autres amendements à l'article 7, bien que, suivant moi, ils eussent leur raison d'être, furent rejetés par la Chambre, et l'article reste tel qu'il était. Mais, en ce qui regarde la question dont je m'occupe maintenant, il me paraît très clair que l'article est imparfait, et qu'on pourrait l'améliorer par l'adoption de l'amendement que je propose. Le Grand-Tronc-Pacifique, fait un contrat avec le peuple canadien, et il fait un contrat également avec le Grand Tronc, qui est une sorte d'associé commanditaire. Assurément, c'est notre droit, et c'est non seulement notre droit, mais notre devoir, de nous assurer que le Grand-Tronc-Pacifique (qui est la seule compagnie responsable, puisque le gouvernement refuse de rendre le Grand Tronc responsable) se maintiendra en état de solvabilité, et ne fera pas le sacrifice de ses actions tant qu'il ne se sera pas acquitté de ses obligations envers le peuple. Celui-ci a ledroit de savoir s'il traite avec le Grand Tronc ou avec le Grand-Tronc-Pacifique. Il est inutile de fatiguer la Chambre en prolongeant la discussion davantage, car cette question a été débattue déjà à l'occasion de la seconde lecture et aussi en comité général, de sorte que le peuple est en possession des renseeignements nécessaires et la discussion peut se continuer dans le pays. Et je dois dire que plus la discussion s'est poursuivie dans le public, et plus le public s'est montré favorable aux vues de l'opposition et hostile à celles du gouvernement. La gauche a parfaitement raison de ne pas vouloir renoncer à la lutte tant qu'il lui restera une chance d'amender sous un rapport quelconque ce contrat que le gouvernement impose au pays.

L'amendement de M. Lancaster est rejeté.

M. BORDEN (Halifax) : Rejeté sur la même division?

M. l'ORATEUR : Rejeté sur la même division que celle consignée hier au procès-verbal.

M. LANCASTER.

MAINTIEN DE L'ORDRE.

M. BORDEN (Halifax) : Je demanderai à mon honorable ami, le premier ministre de coopérer avec vous, M. l'Orateur, en vue de maintenir un peu plus l'ordre, ce matin. A mon avis, il est malséant que, pendant qu'un honorable député de l'un ou l'autre parti adresse la parole à la Chambre, six ou sept de ses collègues soient à converser entre eux presque à haute voix, comme cela a lieu depuis quelques minutes. Je crois que mon très honorable ami, et vous-même, M. l'Orateur, tout particulièrement, devez voir à ce que le décorum soit un peu mieux observé dans la Chambre. J'ai en vue en ce moment plus particulièrement certains honorable députés de la droite, bien que, comme je l'ai dit dans une circonstance antérieure, la même chose se soit produite à ma connaissance de ce côté-ci; et je trouve l'abus aussi condamnable dans un cas que dans l'autre. Pendant que mon honorable ami de Lincoln-Niagara (M. Lancaster) parlait, j'ai remarqué au moins cinq ou six députés causant sur un ton de voix presque aussi haut que celui de mon honorable ami qui avait la parole. Je ne crois pas que nous devrions conduire la besogne de la Chambre de cette manière. Ces honorables députés devraient être soumis à une certaine contrainte; et pour ma part, M. l'Orateur, je suis disposé à vous appuyer, de toutes mes forces, en ce qui regarde ce côté-ci de la Chambre, dans ce que vous ferez pour mettre un terme à ce déplorable état de choses. J'ai confiance que le très honorable premier ministre vous prêtera main forte en ce qui regarde ses propres partisans.

Le PREMIER MINISTRE : Je crains que les infractions ne soient pas toutes imputables à un parti.

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce que j'ai dit.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami (M. Borden, Halifax) s'engage à contenir ses partisans, je chercherai à contenir les miens; et vous, M. l'Orateur, vous surveillerez les uns et les autres.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne pense pas avoir dit que je contiendrais mes partisans ; je ne voudrais pas dire que cela est nécessaire. Mais j'ai dit que je m'efforcerais de vous appuyer M. l'Orateur, en ce qui regarde mes partisans, et c'est, je suppose, ce que vous désirez.

M. l'ORATEUR : Quant à moi, je ferai de mon mieux pour maintenir l'ordre.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. BLAIN (Peel) : Avant que ce bill soit adopté en troisième lecture, je demanderai à la Chambre de me prêter l'oreille pendant quelques instants très courts où je pro-

poserai un amendement à l'article 8, dans les termes suivants:

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"le bill soit renvoyé en comité général, avec pouvor de modifier l'article 8 en y ajoutant les mots suivants : 'Pourvu, toutefois, que les études et plans indiquant la route la plus avantageuse et les rampes et courbes les plus favorables, ainsi qu'une estimation du coût basée sur ces données n'aient été au préalable soumis au parlement pour son approbation.'"

Il me semble que c'est là un amendement qui devrait recevoir l'approbation des deux partis. Lorsque le bill fut présenté en premier lieu par le premier ministre, le chef de l'opposition mit le gouvernement au défi de déclarer, à dix millions de dollars près, quelle serait la dépense occasionnée par cette entreprise. J'ai prêté une oreille attentive à tout le débat, qui a duré plusieurs semaines, et je n'ai entendu aucun ministre chercher, même, à répondre à cette question, ou à chercher une solution à cette difficulté. Je suis bien persuadé que le peuple canadien regrettera beaucoup que le parlement dépense entre cent et cent vingt millions de dollars, sans avoir au préalable fourni à cette Chambre une estimation un peu plus juste de ce que cette entreprise va coûter, ainsi que le chiffre approximatif de la longueur du chemin, à quelques milles près, et une idée de la nature du pays à traverser.

Dans le cours de ce débat un grand nombre de requêtes ont été présentées à la Chambre de la part de cultivateurs de toutes les parties du Canada, demandant qu'en conformité des pratiques suivies ordinairement en affaires, le gouvernement produisit une estimation de la dépense. Certes, les ministres n'ont pas le droit de dépenser ainsi l'argent du peuple sans suivre certaines règles. Il peut être très commode de dire que nous traversons une ère de prospérité ; le ministre des Finances peut fort bien dire que la caisse publique déborde ; tout cela est très acceptable, et le peuple canadien s'en félicite. Mais d'autre part, M. l'Orateur, le peuple ne s'attend pas moins à ce que son argent soit dépensé d'une manière régulière, et dans cet attente, il a fait connaître son opinion très nettement, si j'en juje par le nombre des requêtes qui ont été présentées de jour en jour signées par des centaines et des centatines d'électeurs appartenant à l'un ou l'autre des parties politiques. Il est expédient que le texte de ces requêtes soit consigné dans le volume des "Débats", et je me propose, avec la permission de la Chambre, d'en lire le texte. Elle se rapporte au sujet de la résolution que j'ai proposée ; elle demande une estimation du coût du chemin de fer projeté :

Aux honorables sénateurs et députés de la Chambre des communes du Canada, assemblés en parlement :

La pétition des soussignés électeurs de la Confédération du Canada, expose humblement :

1. Qu'une solution sage et prudente de la grande question des transports est de la plus grande importance pour l'avenir du Canada.

2. Que, dans l'opinion de vos pétitionnaires, il serait mal avisé et imprudent de prendre une décision tant que le ministère et le parlement ne seront pas en pleine possession des renseignements nécessaires pour les mettre à même d'agir en connaissance de cause.

3. Que le pays n'est pas en possession de ces renseignements ; que le gouvernement a nommé une commission chargée de s'enquérir de toute cette question des communications et d'en faire rapport.

4. Qu'un projet de cette importance ne devrait pas recevoir de commencement d'exécution sans que les études topographiques les plus complètes et les plus exactes aient été faits sous la direction d'ingénieurs d'autorité et de réputation.

5. Que ces levers topographiques devraient se trouver entre les mains des membres du cabinet et du parlement avant que le crédit du Canada soit engagé en faveur d'une entreprise qui entraîne d'énormes dépenses.

6. Que ces obligations ne peuvent être déterminées avec suffisamment d'exactitude avant que ces levers aient été faits.

7. Que, cependant, les hommes les plus compétents sont d'opinion que le coût de la ligne projetée entre Winnipeg et Moncton atteindra le chiffre énorme de plus de $120,000,000.

8. Qu'il n'a pas été établi jusqu'à présent dans la cours du long débat qui a eu lieu, qu'une aussi forte dépense de deniers publics aura pour effet de réduire les prix de transport sur les produits de l'ouest, ou d'établir des communications plus satisfaisantes entre les différentes parties du Canada.

9. Que, au contraire, il est grandement à craindre qu'en engageant le crédit du pays dans une si forte mesure, le gouvernement ne se mettre dans l'impossibilité d'exécuter des travaux qui seraient plus de nature à assurer au pays les moyens de transport dont il a besoin.

10. Que le ministère, le parlement et les contribuables devraient être mis en mesure de connaître les résultats de l'enquête de ladite commission, et d'examiner les témoignages sur lesquelles ces résultats sont basés.

Vos pétitionnaires, en conséquence, prient humblement que ledit bill, actuellement devant le parlement, ne devienne pas loi maintenant ; mais que sa considération ultérieure par le ministère et par le parlement soit différée jusqu'à ce que ces renseignements complets et exacts aient été obtenus et fournis au parlement.

C'est là le texte des pétitions qui ont été présentées à cette Chambre signées par des centaines de personnes, depuis quelques semaines. Certains députés de la droite ont voulu jeter du louche sur l'authenticité des signatures au bas de quelques-unes de ces pétitions. Je rappellerai à mes honorables amis de l'autre côté que, de toutes les parties du pays, de presque chaque comté, il est venu des pétitions de cultivateurs qui ont apposé leurs noms au bas de ces documents ; et ces pétitions contenaient cette demande raisonnable au ministère, de ne pas dépenser l'argent du peuple avant d'appliquer à cette entreprise les mêmes principes d'affaires qu'une compagnie d'intérêt privé ap-

pliquerait à ses propres entreprises. Je n'hésite pas à dire que les électeurs qui ont signé ces pétitions sont des citoyens respectables. Nous en avons reçu une ce matin de Montréal, signée par 5,000 électeurs de cette grande métropole. Assurément, ces pétitions méritent d'être étudiées par le ministère.

On nous demande de construire ce chemin sans avoir les estimations nécessaires. Le très honorable premier ministre a déposé sur la table un Livre Bleu auquel on a fait allusion de temps à autre dans le cours du débat. Je ne me propose pas de m'étendre bien longuement sur cette publication; je n'en lirai qu'un court passage relatif au bois. Ces honorables messieurs de la droite ont prétendu à maintes reprises dans cette Chambre que ce chemin devrait être construit à travers les parties nord des provinces de Québec et d'Ontario, en vue de l'exploitation des réserves forestières de ces régions. Voici un extrait d'un rapport de M. Ogilvie, arpenteur, 1891, adressé au ministre de l'Intérieur:

Si le bois le long des autres rivières qui se déversent dans la baie n'a pas plus de valeur que celui que j'ai vu sur l'Abittibi, j'hésiterais à dire que les ressources forestières du districts sont importantes. Car bien que la forêt soit épaisse, il n'y a que peu d'arbres (le long de la rivière du moins) qui soient de taille assez grande pour donner du bois de commerce.

Ainsi donc, d'après le témoignage de ce fonctionnaire, les réserves forestières de cette partie des provinces de Québec et d'Ontario dont il est question dans le livre bleu, n'ont pas la valeur que les membres du cabinet voudraient leur donner. Maintenant, en ce qui regarde le transport du blé, je citerai un court passage d'une discours du premier ministre lors de la discussion de cette question durant la session dernière. A la page 958 des "Débats" de 1902, je trouve cette déclaration :

Malheureusement la partie de notre territoire qui longe le lac Supérieur est tellement accidentée qu'il n'est guère possible d'y opérer le transport économique du blé.

Lorsque le premier ministre discuta la question des transports dans le cours de la dernière session du parlement, il avait en mains tous les renseignements qui ont été présentés à cette Chambre relativement à cette question; car apparemment on n'a pas de renseignements plus récents à nous mettre entre les mains aujourd'hui que ceux que l'on possédait lors de la dernière session. Or, avec tous les renseignements que le très honorable premier ministre a pu obtenir en vue de la solution de cette question des transports pendant tout le temps qu'il a été dans la vie publique, pendant les sept années qu'il a été premier ministre du Canada, avec tous ces renseignements, dis-je, il a dû déclarer, lors de la dernière session, que le transport du blé de l'ouest par cette route, au point de vue économique, ne serait pas profitable. Je ne puis guère comprendre quel changement s'est fait dans l'esprit du très honorable premier ministre. Evidemment, les rochers qui étaient là l'année dernière, s'y trouvent encore. Ce pays accidenté dont il a parlé, à la dernière session, n'est pas moins accidenté aujourd'hui. Le très honorable premier ministre ne nous a pas donné de renseignements de date plus récente que cela. Et pourtant, le voilà prêt à dire aujourd'hui qu'il est possible de construire à travers ce pays un chemin dont l'exploitation serait profitable. On dirait que quelque personnage inconnu s'est introduit dans les conseils du gouvernement et a exigé la prompte solution de cette question dans l'intérêt de la Compagnie du Grand-Tronc. Je ne sais trop ce que le très honorable premier ministre veut dire. Comme membre du parlement canadien, nous sommes tenus de conduire la besogne de la Chambre d'une manière pratique. Le gouvernement canadien, en raison de ce qu'il possède et exploite le chemin de fer Intercolonial, est à même de savoir ce que coûte la construction d'un chemin de fer, car il a dépensé une énorme somme, soixante et quinze millions de dollars ou plus sur les chemins de fer de l'Etat. Cette somme a été dépensée, non pas par des particuliers, mais par l'Etat directement. Le gouvernement canadien, d'année en année a dépensé de fortes sommes en achats de wagons, de rails d'acier, de locomotives et de traverses de chemin de fer, en un mot de tout ce qui entre dans la construction d'une voie ferrée; et le gouvernement, en conséquence, aurait dû être en mesure de soumettre au public une juste estimation de la dépense avant d'entreprendre ce travail gigantesque. Le gouvernement a cet avantage d'être engagé aujourd'hui dans l'exploitation des chemins de fer; il lui a fallu outiller l'Intercolonial en démolissant les vieux ponts et les remplaçant par des ponts nouveaux et plus modernes; il s'est vanté dans le pays d'avoir virtuellement renouvelé l'Intercolonial par l'établissement d'une meilleure plateforme, par l'achat de meilleurs wagons à marchandises et de meilleures voitures ; et en dépit de tout cela, il demande au peuple canadien de lui donner cette énorme somme, sans avoir obtenu du département des Chemins de fer un état de ce que devra coûter ce nouveau chemin dans l'estimation de ses fonctionnaires. Bien plus, le peuple canadien serait justifiable de demander que quelque administrateur éminent de chemin de fer, soit de notre pays, des Etats-Unis ou de l'Angleterre, un homme jouissant d'une réputation d'habileté sous ce rapport et qui aurait construit des chemins de fer dans notre pays, comme sir William Van Horne, fût invité à donner son opinion quant au coût de construction de ce chemin, avant que nous soyons appelés à voter cet argent. Actuellement, on nous demande de voter cet argent sans que nous ayons l'opinion d'aucun expert en ces questions, si ce n'est celle de l'honorable député de Norfolk-nord; et

j'ai remarqué l'autre jour, que le très honorable premier ministre l'a mis de côté, ne l'a pas prisé aussi haut comme expert en matière de chemin de fer qu'il l'avait fait lors de la présentation du bill.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : L'honorable député a-t-il lu le rapport de sir Sandford Fleming ?

M. BLAIN : Je dirai à l'honorable et vénérable député que j'ai lu le rapport de sir Sandford Fleming, et qu'il a été lu en cette Chambre à maintes reprises en l'absence de mon honorable ami, dans le cours de ce débat. Dans la partie de ce rapport qui a trait au Nouveau-Brunswick, sir Sandford Fleming déclare que la partie nord de cette province, à travers laquelle notre gouvernement se propose de construire ce chemin de fer est un pays très âpre, tellement âpre qu'il ne voulut pas naguère recommander au gouvernement de construire l'Intercolonial là. C'est là ce qu'il constate dans ce rapport qui est en la possession de la Chambre en ce moment.

Un mot en terminant relativement au pays à travers lequel ce chemin doit passer dans la province d'Ontario et dans celle de Québec. Mon honorable ami, le ministre de la Justice déclara l'autre jour en cette Chambre, qu'il y avait une très grande étendue de bonne terre, plusieurs millions d'acres, dans la partie nord de la province d'Ontario. Si cette déclaration est exacte, et peut-être l'est-elle, alors je dis que le peuple canadien s'attendrait à ce que le gouvernement lui dit à vingt, à trente ou à cinquante milles près, à travers quelle partie de ce pays le chemin de fer en question sera construit. Pourquoi ne renseigne-t-il pas les habitants de Québec, d'Ontario et du Nouveau-Brunswick sur ce point ? Les électeurs de ces trois grandes provinces ont intérêt à le savoir, car ils auront à payer une partie des taxes nécessaires pour acquitter les frais de l'entreprise. Ils ne s'en plaignent pas, mais ils s'attendent à ce que le gouvernement soumette au pays des données suffisamment exactes pour les mettre à même de juger à cet milles près où ce chemin de fer passera dans ces provinces. Est-ce là une demande déraisonnable ? Je ne le pense pas. Ausi, à mesure que le peuple comprend mieux la question, s'assimile mieux les renseignements que les journaux, avec leur initiative et leurs merveilleux moyens de publicité, répandent par tout le pays, il nous arrive des pétitions plus nombreuses chaque jour, des électeurs, demandant que le gouvernement fournisse des informations avant d'engager le peuple dans une dépense d'au moins cent millions de dollars. Je propose l'amendement que j'ai lu, appuyé par M. McGowan, et j'espère sincèrement, (ce serait peut-être trop de dire je compte) que le gouvernement soumettra au parlement des informations qui mettront les électeurs canadiens à même de voter en connaissance de cause, quand on leur demandera d'autoriser la dépense d'un aussi grand nombre de millions.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je désire faire quelques observations au sujet de cette résolution, qui me paraît être une des plus raisonables de celles soumises à la Chambre relativement à ce projet de chemin de fer transcontinental. La résolution demande que les renseignements obtenus par le ministère de temps à autre relativement à la nature du pays et au coût de l'entreprise soient construit avant que le parlement se réunisse de nouveau; les études topographiques et les rapports des ingénieurs ne peuvent être complétés avant cette époque. Dès lors, a-t-il jamais été fait ici de proposition plus raisonnable que la présente, par laquelle on demande que les renseignements ainsi obtenus soient fournis à la députation avant qu'elle rende un jugement final ? Le gouvernement, peut-être, ne serait plus alors disposé à s'en tenir à son premier projet, de construire un chemin de fer de premier ordre, dont les rampes n'excèderaient pas un demi ou quatre-dixièmes pour cent, en vue de transporter les produits de l'Ouest à l'océan d'une manière plus économique que par les routes existantes. Notre pays dans les circonstances, ne devrait rien au Grand-Tronc-Pacifique; car le parlement aurait l'occasion de déclarer si le chemin devrait être construit ou non. Les seuls rapports qiu ont été placés devant cette Chambre sont ceux des géologues, qui n'avaient pas reçu instruction d'examiner le pays à travers lequel il voyageaient, au point de vue de la construction d'un chemin de fer moderne; et je soumets que leurs rapports ne sont d'aucune valeur en ce qui regarde la construction d'un tel chemin de fer. Nous n'avons absolument aucun renseignement devant nous, de la part d'ingénieurs compétents de premier ordre, quant à la convenance du pays pour la construction d'un chemin de fer de la nature de celui-ci.

Si j'ai pris part au débat, c'est que je veux poser une question au premier ministre. J'ai cité, l'autre jour, un extrait d'un journal de Toronto, au sujet d'explorations et d'études que la Compagnie du Grand Tronc fait actuellement exécuter entre Winnipeg et la frontière de la province de Québec. Le premier ministre se rappelle sans doute la substance de cet article. Je lui ai demandé pourquoi le gouvernement ne fait pas exécuter lui-même ces travaux d'arpentage pour ce chemin de fer d'Etat, au lieu de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et pourquoi ces faits ont été communiqués à la presse avant d'être soumis à la Chambre. Le premier ministre aurait sans doute répondu à ma question, si le président à cet instant, n'eût prononcé la formule sacramentale : " adopté ", après quoi on adopta la résolution à la hâte. J'espère que le premier ministre sera en mesure de nous éclairer aujourd'hui à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE : De quoi s'agit-il ?

M. KEMP : Il s'agit des explorations. Je vais relire l'article du " News " de Toronto :

Le Grand Tronc a fait explorer la contrée et est aujourd'hui en possession d'un rapport de ses ingénieurs donnant la topographie des régions qui s'étendent de Winnipeg au lac Abittibi. D'après les renseignements recueillis sur les lieux, il est possible de construire depuis Winnipeg jusqu'aux frontières du Nouvel-Ontario une voie ferrée dont les pentes ne seront que de quatre dixièmes pour 100, 25 pieds par mille environ. Il est possible d'établir une ligne qui pourra rivaliser avec les voies ferrées américaines le plus avantageusement construites pour le transport du blé.

Il y a plus, l'inclinaison de presque toutes les pentes se fait vers l'est. Voila un énorme avantage, car les convois marcheront virtuellement à la descente depuis Winnipeg sur la distance de 1,000 milles qui sépare le Manitoba oriental du Nouvel-Ontario.

Voilà, certes un beau commencement. Les trains franchiront les premiers 1,000 milles sur une pente dont l'inclinaison est très avantageuse. On pourra obtenir une diminution extraordinaire des frais de traction. Il ne sera pas nécessaire de limiter le nombre des wagons, mais simplement d'obtenir un personnel suffisant, car la déclivité du terrain fera l'œuvre de la locomotive. Nous devons établir des pentes semblables sur tout le parcours. La ligne de partage des eaux dans la province de Québec nécessitera peut-être l'établissement de pentes remontantes. L'idéal serait d'avoir une pente uniforme depuis les prairies jusqu'à l'océan. Il semble certain, cependant, que nous aurons un chemin construit dans ces excellentes conditions sur un parcours de 1,400 milles.

Je tiens à savoir pourquoi la Compagnie du Grand Tronc exécute elle-même ces travaux, et si le gouvernement les acceptera.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député me demande s'il est vrai que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est en train de faire des explorations ?

M. KEMP : Sur la ligne du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Entre la lac Abbitibi et Winnipeg. L'honorable député veut, en outre, savoir si le gouvernement utilisera ces explorations. On dit que la Compagnie du Grand Tronc fait faire des explorations depuis l'automne dernier ; qu'elle s'est mise à l'œuvre, dès qu'elle a conçu ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. J'ignore réellement ce qui en est. Il est impossible de dire si le gouvernement utilisera ces travaux. Ce que je puis affirmer, c'est que nous ferons explorer le pays, quand la commission sera nommée et que le résultat de ces travaux sera, en temps utile, soumis à la Chambre.

M. H. R. EMMERSON (Westmoreland) : Sans vouloir prolonger ce débat, je tiens à dire quelques mots au sujet des pétitions présentées à la Chambre, demandant au gouvernement d'ajourner son entreprise, parce que la partie du Nouveau-Brunswick que doit traverser ce chemin de fer est fort peu connue. A mon avis, il ne faut guère attacher d'importance à ces requêtes, mais il y a quelque chose d'assez significatif : c'est que, bien que ces requêtes aient été soigneusement dressées par les députés de la gauche, imprimées, répandues dans le pays, et couvertes de signatures dans leurs comtés respectifs, il est évident, à en juger d'après les signatures qui me sont familières, que les signataires sont presque exclusivement des partisans des députés ministériels. Il y a une circonstance assez singulière à noter au sujet de ces requêtes, dressées avec tant de soin par les honorables députés et distribuées par leurs agents politiques ; c'est qu'il n'y est pas fait la moindre allusion à la contre-proposition du chef de l'oppostion.

M. SPROULE : Ce n'est pas sur ce contre-projet que nous légiférons, et il n'y a nullement lieu d'adresser au parlement des pétitions pour ou contre cette proposition.

M. EMMERSON : Voilà qui prouve qu'aux yeux de la masse des conservateurs, dans ma province au moins, la contre-proposition du chef de l'opposition n'est pas plus acceptable qu'elle ne l'est aux yeux de quelques-uns de ses partisans dans cette Chambre qui ont péroré, à perte de vue, au cours de ce débat, sur le projet du gouvernement et ont à peine soufflé mot de la proposition de l'honorable député (M. Borden). L'auteur de la motion d'amendement (M. Blain), déclare que la partie du Nouveau-Brunswick que doit traverser ce chemin de fer est presque inconnue. En affirmant que ce chemin de fer doit desservir la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick, il montre bien toute son ignorance de la géographie de cette province.

J'ai sous les yeux une brochure publiée par la chambre de commerce de la ville de Woodstock, qui est située dans le comté de Carleton, représenté ici par mon honorable collègue (M. Hale), et ce chemin de fer traverse ce riche et florissant comté dans presque toute son étendue. Les ingénieurs, sans doute, décideront par quelle partie de ce comté le chemin de fer devra passer ; mais afin de donner un aperçu des ressources de ce comté, je vais citer un extrait de la brochure en question. Voici l'état du rendement des récoltes dans le comté de Carleton en 1902 :

Variétés.	Nombre d'acre.	Boiss.	Rendement par acre.
Blé	2,951	62,945	21·3
Avoine	42,982	1,428,325	33·2
Orge	372	10,718	28·9
Sarrasin	10,751	267,597	24·8
Pom. de terre	3,329	336,802	101·1

Foin—25,000 tonnes expédiées par le chemin de fer Canadien du Pacifique, évaluées à $250,000.

Fromage.

	Livres.	Valeur.
Fabriqué dans le comté	294,307	$29,430 70
Exporté	210,450	21,450 00

Beurre.

	Livres.	Valeur.
Fabriqué dans le comté ..	124,229	$24,845 80
Exporté..	115,052	23,010 40

Un comté qui peut présenter de si beaux résultats ne mérite pas à ce point, le dédain de l'honorable député. Ce taleau ne représente pas toutes les ressources de ce florissant comté. Il y a plusieurs autres cultures qui ne sont pas mentionnées. C'est une magnifique contrée à production fruitière, comme l'honorable député peut l'attester. Il ne s'agit, dans l'état cité, que des parties du comté établies, à proximité de la vallée de la rivière Sant-Jean.

Ce chemin de fer contribuera au développement de certaines sections du pays, non encore colonisés et qui sans doute seront également productives. Je n'ai fait qu'effleurer les richesses des autres sections de cette partie du Nouveau-Brunswick que le chemin de fer traversera, et je n'ai pu laisser passer sous silence les observations du député de Peel. Certains députés paraissent nourrir à l'égard de cette secti n du chemin de fer projeté entre Moncton et Québec certains préjugés qui ne sont justifiés ni par les conditions, ni par l'histoire politique de ce pays. Le chef de l'opposition est favorable à la construction de cette ligne. Il émet bien certains doutes quant à l'époque où il conviendrait de la construire; mais il reconnaît sa valeur au point de vue des intérêts généraux du pays, il admet qu'elle rapproche Halifax des autres centres du Canada et relie en un faisceau les différentes parties du pays. Il veut bien prêter son concours à cette œuvre, dont il reconnaît l'importance; mais son collègue le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) déclare que la proposition tendant à la construction d'une ligne directe entre Lévis et Moncton est absolument insensée. Cette ligne, à son avis, n'est pas d'urgence, et bien que sa construction soit proposée dans ce bill, il s'écoulera bien des années avant qu'elle devienne un fait accompli. Combien s'écoulerait-il d'années si les honorables députés de la gauche étaient à la tête des affaires, c'est ce que je ne saurais dire; mais ce que j'affirme, c'est que tant que cette ligne directe n'aura pas été construite, tant que les différentes parties du Canada n'auront pas été réunies en un faisceau dans le sens proposé par cette mesure, il ne saurait y avoir ces relations commerciales, politiques et sociales qui devraient exister. Halifax et Saint-Jean, depuis l'établissement de la confédération, ont souffert et souffrent encore de ce manque de communications. C'est la province de la Nouvelle-Ecosse qui a le plus souffert à cet égard, n'ayant pas joui des mêmes avantages que le Nouveau-Brunswick. Saint-Jean a été relié avec la ville de Montréal, par une ligne directe passant par l'Etat du Maine, tandis que les autres sections de la province du Nouveau-Brunswick, et une grande partie de la province de la Nouvelle-Ecosse, n'ont pas joui de pareil avantage. L'hostilité manifestée à l'égard de ce projet par les députés de la gauche nuit aux intérêts des provinces maritimes. Hier après-midi, le député de Grey-est se plaçant à un point de vue sectionnel, et étroit, indiquant qu'il se rend peu compte des besoins du pays, s'est plaint de la situation désavantageuse où se trouve la province d'Ontario. Cette province a joui de faveurs spéciales et elle n'est certainement pas en lieu de se plaindre, si les autres parties du pays doivent bénéficier de ce projet. En pareilles circonstances, l'amendement du député de Peel, respirant son hostilité envers la ligne qui doit traverser le Nouveau-Brunswick, est tout à fait injustifiable, et j'ai droit de conclure que les objections qu'il a soulevées contre les autres sections de la ligne sont également dénuées de fondement.

M. F. H. HALE (Carleton, N.-B.) : M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais en raison de l'attitude que vient de prendre le député de Westmoreland (M. Emmerson) je désire dire quelque mots au sujet du comté de Carleton que j'ai l'honneur de représenter ici. La chose est connue, le comté de Carleton est un des districts les plus fertiles du Canada, et la citation que l'honorable député vient d'emprunter à cette brochure, est sans doute conforme à la vérité des faits. La puissance productive de ce comté ne saurait faire doute, mais je ne crains pas d'affirmer que les transports des produits de ce district ne s'effectueront jamais par la route projetée. Cette ligne se dirigera si loin vers l'est et passera par une section du comté si peu fertile qu'il nous sera impossible de l'atteindre. Je regrette que le gouvernement ait adopté ce tracé qui ne sera d'aucune utilité ni au comté de Carleton, ni à la province du Nouveau-Brunswick. Il est regrettable que ce tracé ne suive pas la vallée de la rivière Saint-Jean où le chemin de fer pourrait être de quelque utilité aux populations du Nouveau-Brunswick et où il trouverait un excellent débouché par le port de Saint-Jean. Je regrette qu'on construise ce chemin sans avoir fait d'explorations préalables et sans avoir obtenu de renseignements sur le pays qu'il doit traverser. Je puis parler en connaissance de cause de la section du pays que ce chemin de fer doit traverser. Je puis affirmer qu'il ne sera d'aucune utilité ni au comté de Carleton ni au comté de York.

M. ROCHE (Marquette) : Le député de Westmoreland vient d'affirmer que les pétitions présentées au parlement ne font aucune allusion au contre-projet du chef de l'opposition. A coup sûr, un député ministrable comme mon honorable collègue, devrait avoir assez d'entendement pour comprendre qu'en pareilles circonstances, lorsqu'il s'agit de pétitions hostiles à une loi présentée par le gouvernement, il ne saurait être question de la contre-proposition sou-

mise par le chef de l'opposition. Evidemment, l'honorable député n'a pas lu toutes les requêtes. Après en avoir parcouru une, il a probablement conclu que toutes les autres étaient similaires. S'il avait parcouru quelques-unes des pétitions, il aurait constaté que non seulement, elles condamnent catégoriquement le projet du gouvernement, mais qu'elles approuvent virtuellement le projet du chef de l'opposition, et demandent au parlement d'adopter cette dernière proposition. J'ai sous les yeux une requête semblable à celles qu'on distribue au Manitoba.

M. EMMERSON : Cette pétition diffère de celle qui circule dans les provinces de l'est.

M. ROCHE (Marquette) : Il s'agit de la requête distribuée dans cette partie du pays qui est censée bénéficier du chemin de fer projeté. C'est pour remédier à la pléthore des transports dans cette partie du pays, et pour assurer l'abaissement des prix de transport que le gouvernement a saisi la Chambre de cette mesure, et ce sont les populations de cette contrée qui protestent contre le projet du gouvernement, et demandent l'adoption de la proposition du chef de l'opposition. Voici la teneur de cette pétition :

La pétition des électeurs soussignés du Canada expose respectueusement :

1°. Que le Canada Occidental est souverainement intéressé dans les questions des transports, et que son progrès sera fatalement paralysé par l'insuffisance des moyens de transport d'un côté ou d'autre côté par des prix de transport exagérés.

2°. Qu'il est de la plus haute importance, au point de vue de la prospérité et du développement du Canada Occidental, que les transports s'effectuent au prix le moins élevé possible, tant pour l'exportation des produits que pour l'importation des marchandises.

3°. Que dans ce but, il est essentiel de donner le développement convenable aux routes et fluviales et terrestres vers l'est.

Les populations de l'Ouest comprennent que le remède à la situation se trouve dans les routes et terrestres et fluviales.

4°. Que l'on peut et que l'on doit assurer la construction de lignes de chemins de fer amplement suffisantes dans l'Ouest, à des conditions qui sauvegarderont l'intérêt public relativement aux prix de transport légitimes, et l'approvisionnement abondant de wagons, ce qui empêchera la répétition des graves torts dont les territoires ont souffert et le mécontentement causé au Manitoba par l'établissement de prix de transport trop élevés.

5°. Que la capitalisation excessive des compagnies de transport, est un des principaux facteurs qui provoquent le relèvement exagéré des prix de transport et qu'il importe d'empêcher cet abus.

Ces populations comprennent la signification de cette capitalisation de $45,000,000 relativement à ce chemin de fer et qui, avec l'émission des obligations, grèvera tellement la compagnie qu'il lui sera impossible d'abaisser les prix de transport.

M. ROCHE (Marquette).

6°. Qu'un réseau de chemins de fer destiné au transport des produits de l'Ouest, ne devra pas être grevé de sections coûteuses et inutiles ; que la section projetée du Grand-Tronc-Pacifique dans l'est, serait d'une grande valeur surtout au point de vue de la colonisation des territoires qu'il traverse et que les lignes de l'ouest ne seraient pas obligés d'imposer des prix de transport établis dans le but de pourvoir aux charges annuelles sur cette section d'un parcours de 1,000 à 2,000 milles, construite longtemps avant la colonisation du bassin de la baie de James.

C'est là le projet même proposé par le chef de l'opposition.

7°. Qu'il ne faut pas lier le pays à la construction de la section de l'ouest par la route projetée, tant qu'on aura pas obtenu tous les renseignements voulus sur la distance, les pentes, le coût et les ressources du trafic local.

C'est précisément ce qu'a proposé le chef de l'opposition.

8°. Que le gouvernement doit avoir pour système de s'assurer le droit de réglementer les prix de transport sur le pied le moins élevé possible.

Et cependant le gouvernement a repoussé une résolution tendant à attribuer à l'Etat la réglementation des prix de transport et stipulant que le maximum de ces prix ne serait jamais supérieur à celui établi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, dont les prix sont réglementés par le gouvernement du Manitoba.

9°. Que pour mieux assurer cette réglementation des prix de transport, il importe de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne tout en soustrayant son administration aux influences politiques, et qu'en pareilles circonstances, son champ d'exploitation devrait s'étendre au Manitoba et, en dernière analyse, jusqu'au Pacifique.

C'est presque mot pour mot ce que le chef de l'opposition a déclaré, lorsqu'il a formulé son système.

10°. Que la convention contenue dans le bill dont le parlement est saisi, et portant construction de la section entre Winnipeg et Moncton à grands frais et son affermage subséquent pour cinquante ans, est tout à fait insatisfaisante, parce que les charges dont on grève ainsi le crédit public peuvent empêcher l'entreprise de routes de transport plus avantageuses ; et en outre, comme il n'y a pas d'option d'achat pour la division de l'ouest, le gouvernement après cette période de cinquante années, ne sera pas en mesure d'obtenir un réseau du chemin de fer complet, sous sa direction.

11°. Qu'il importe de construire la section occidentale du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Edmonton, à titre de ligne supplémentaire, ouvrant à la colonisation de nouveaux territoires ; et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne devrait pas être autorisée à acheter le chemin de fer Canadien du Nord, au lieu de construire une ligne supplémentaire.

Le gouvernement a refusé d'inscrire dans son projet de loi une disposition de ce genre. J'ai eu moi-même l'honneur de présenter une proposition tendant à empêcher la fusion

avec le chemin de fer Canadien du Nord, mais le gouvernement a rejeté cette proposition. Quant à l'ouverture de nouveaux territoires, le gouvernement ignore quel sera le tracé du chemin à l'ouest de Winnipeg. Il ne saurait dire si ce tracé passera au nord ou au sud du chemin de fer Canadien du Nord. A moins qu'il ne passe au nord, il ne pourra pas ouvrir à la colonisation les nouveaux territoires dont il est question dans cette requête.

12°. Que dans la convention intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il faudra pourvoir à un débouche des lignes occidentales du Grand-Tronc-Pacifique vers le lac Supérieur.

Les populations de l'ouest comprennent qu'on a beau multiplier les chemins de fer, les transports du grain s'effectueront par la voie des lacs et par rails.

Vos pétitionnaires demandent dons respectueusement que le bill relatif des transports dont le parlement est saisi, ne soit pas adopté sous sa forme actuelle, mais qu'il soit modifié de façon à pourvoir aux besoins ci-haut mentionnés, et que la commission dite des transports devrait étudier toute la question de la section de l'est et faire son rapport, et qu'il importe de faire faire des explorations et des devis estimatifs.

A mon avis, cette pétition est une complète approbation de l'attitude de notre chef en même temps qu'elle est la condamnation catégorique de la politique du gouvernement. En terminant ces observations, je tiens à répéter que les populations de l'ouest en général, sont hostiles au projet formulé par le gouvernement.

M. TALBOT : Dans la province de Québec, il y a des agents qui vont faire signer ces requêtes à domicile et en dépit de tous leurs efforts, c'est à peine s'ils ont réussi à obtenir les signatures d'un dixième de la population des paroisses.

M. ROCHE (Marquette) : Il faudrait un témoignage plus fort que celui de l'honorable député pour me convaincre de la chose.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de Westmoreland a parlé, comme d'habitude, au point de vue des intérêts de clocher. Il est surpris, dit-il, de voir l'hostilité manifestée par les députés de l'opposition à l'égard de la secton du chemin de fer de Moncton à Québec. Je dois faire observer ici que l'opposition ne cherche nullement à établr de ces comparaisons odieuses entre les différentes parties du pays ; cependant, qu'on me permette de le dire, quand les députés ministériels prétendent que la ligne de Québec à Moncton se trouve abrégée de 140 milles, par voie de la vallée d'Etchemin et de la frontière du Maine, ils prouvent qu'ils ignorent le premier mot de la question, ou bien ils cherchent à tromper les électeurs. Il suffit de citer à cet égard les données consignées dans le rapport de l'ingénieur du gouvernement de Québec. Il y est établi qu'avec des pentes aussi faibles que 53 pieds le mille, quelques-unes atteignant de 71 à 79 pieds, le tracé établi entre Québec et Edmundston est de 209 milles de longueur.

M. TALBOT : L'honorable député fait erreur. Plusieurs rapports établissent que ce tracé n'est que de 186 milles, en suivant de chemin de fer.

M. HUGHES (Victoria) : Que l'honorable député relise le rapport et il verra que la ligne traverse l'Etat du Maine.

M. TALBOT : Non, monsieur.

M. HUGHES (Victoria) : Pardon. Il est impossible d'établir un tracé de 186 milles, en contourant la pointe de l'Etat du Maine.

M. TALBOT : Je me procurerai le rapport en question et le lirai à l'honorable député.

M. HUGHES (Victoria) : J'en serai bien aise. Il importe de connaître avec précision le parcours de ces lignes : l'une d'elles suit la vallée des rivières Etchemin et Daagnam et descend par la vallée de la rivière Saint-Jean à travers le Maine, tandis que l'autre pénètre encore plus loin vers le sud. Au cours de mes observations précédentes, qui sont consignées au compte rendu des débats, j'ai cité, au sujet de ces pentes et de ces altitudes, le rapport de l'ingénieur du gouvernement de Québec, qui dit :

Je repris mon travail que j'avais interrompu à l'ouest du lac Long, en arrière de Saint-Paul de Montmagny, à soixante-trois milles de distance du point primitif de départ à Saint-Anselme dans le comté de Dorchester.

Il ajoute :

Je dois faire observer ici que tel lac Long n'est réellement qu'à trente-huit milles de distance de Saint-Anselme en ligne droite.

La ligne n'a donc qu'à couvrir une distance de 63 milles pour atteindre un point de 38 milles de distance en ligne droite. Les pentes, ajoute-t-il, sont de 53 pieds au mille, ce qui revient à l'ancienne pente type d'un pour cent.

Plus loin, au sujet des rampes de cette ligne, il dit :

Je partis de la ligne de la vallée de l'Etchemin, à huit milles au sud de Saint-Anselme, à un demi-mille de la rive nord de la rivière Abénakis. On peut obtenir sur cette ligne des pentes de 52 pieds par mille et même inférieures à ce chiffre, sur un parcours de 6½ miles, après quoi, il y a une pente ininterrompue de 79 pieds par mille, sur une distance de 4½ milles, en gagnent le lac Vert ; mais en allongeant la ligne et en augmentant les courbes par le tracé réel, on pourrait réduire cette pente à 53 pieds par mille.

L'expert de l'Etat, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) affirme que nul chemin de fer ne saurait accaparer une partie des transports directs, à moins que ses pentes ne soient réduites à 25 pieds le mille. La ligne se trouverait ainsi allongée. Pour chacune de ces pentes, de 75

à 79 pieds au mille, il faut multiplier la distance par trois, afin d'obtenir des pentes d'un demi pour cent. Ici la distance est de 63 milles et il faut la multiplier par deux, afin d'obtenir le nombre de milles. En tenant compte de ces altitudes et de ces pentes sur un parcours de 205 à 209 milles. chiffres extrêmes—et on se rappelle que j'ai adopté le chiffre mitoyen de 207, afin d'obtenir des pentes d'un demi pour cent—j'affirme sans crainte que la distance de Québec à Moncton sera de 300 milles plutôt que de 250 milles. Plus loin, l'ingénieur en question remarque qu'au pied du lac Pohenegomook, la pente s'élève au taux de 71.28 pieds par mille, sur une distance de neuf milles. En multipliant ces chiffres par trois, pour obtenir la pente d'un demi pour cent, on a une distance de vingt-sept milles, au lieu de neuf milles. L'ingénieur ajoute :

Sur les quatre milles qui suivant, on atteint le sommet entre la rivière de la Fumée et la rivière Noire avec une rampe de 65 pieds par mille, à une altitude de 1,048 pieds au-dessus du point de départ sur le chemin de fer de Témiscouata.

En multipliant encore les chiffres par trois, au lieu de quatre milles et demi, on obtient treize milles et demi.

M. EMMERSON : Ce n'est pas là notre route.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle route propose donc l'honorable député ?

M. EMMERSON : La route de la frontière.

M. HUGHES (Victoria) : C'est précisément celle dont il s'agit ici.

M. EMMERSON : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Le lac Pohemegomook touche presque la frontière du Maine. Le chemin de fer devra contourner la partie la plus basse du lac. Venons-en à la province du Nouveau-Brunswick. Entre les rivières Salmon et Tobique, la ligne projetée par le député d'Annapolis (M. Wade), sur un parcours de cinq milles, s'élève, d'un peu plus de 366 pieds, jusqu'à une altitude de 1,000 pieds au col du sommet des monts Tobique, une élévation de 634 pieds en cinq milles. Au lieu de gravir directement la montagne, si on ménage une pente d'un demi pour cent, il faut couvrir une distance de 25.66 milles, pour atteindre la même altitude. Comment l'honorable député pourrait-il obtenir autrement la pente d'un demi pour cent ?

M. EMMERSON : Je veux qu'on me comprenne bien. J'ai dit que, dans le choix des routes, si les pentes ne permettent pas de traverser le plateau d'épanchement, il faudra nécessairement que le tracé suive la vallée de la rivière Saint-Jean, et c'est la route que je préfère.

M. HUGHES (Victoria) : Alors, nous sommes d'accord. L'honorable député en conviendra, en suivant la vallée de la rivière Saint-Jean, le tracé de Québec à Moncton sera plus long, si l'on obtient des pentes d'un demi pour cent. Ainsi, au lieu de cinq milles, c'est réellement 25.66 milles qu'il faut compter. En outre, de l'autre côté, entre le sommet et la rivière Tobique, avec une chute de 684 pieds, au lieu de neuf milles et demi, c'est 27.66 qu'il faut compter. C'est inévitable. Comme l'honorable député ne propose pas que le chemin de fer traverse les montagnes, il faudra bien les courtourner. Je suis point par point la ligne proposée par le député d'Annapolis. Le député de Westmoreland et le ministre des Finances ont, chacun, leur ligne favorite.

M. EMMERSON : Ce sont les ingénieurs qui feront le tracé.

M. HUGHES (Victoria) : Le député d'Annapolis est le seul qui ait entrepris de préciser les points du tracé, et en cela il reflète, paraît-il, la pensée du député de Westmoreland. De la vallée de la rivière Tobique au sommet, suivant, en gagnant l'est, sur une distance de dix milles seulement, on atteint une altitude de 1,206 pieds. Pour obtenir la pente d'un demi pour cent, il faudrait étendre cette distance à 33.64 milles, tandis que les estimations de ces messieur ne portent que dix milles.

La déclivité de l'autre côté demande une extension correspondante. Nous voulons bien que ce chemin de fer se construise: car, par le passé, nous avons voté des subventions en faveur d'un chemin de fer partant de Lévis et traversant la vallée de l'Etchemin et le district du lac Pohenegomook jusqu'à Edmundston et de là, à travers le Nouveau-Brunswick. C'est tromper le pays que d'affirmer que le tracé projeté de Lévis à Moncton abrège la route de 140 milles, relativement à l'Intercolonial ; cette ligne n'existe pas et ne peut se créer qu'en perçant un tunnel à travers les montagnes.

M. TALBOT : Je vais citer le rapport adressé au commissaire des Travaux publics de la province de Québec, pour prouver l'inexactitude des chiffres donnés par le député de Victoria-nord (M. Hughes), et la légitimité de la rectification que j'ai apportée à ces calculs. Cette citation est extraite du rapport de M. A. Hoare, l'ingénieur qui a parcouru à diverses reprises ce pays:

De la chaudière par l'Intercolonial et le chemin de fer de Québec Central, par voie de Saint-Anselme, 207½ milles ; de la chaudière directement par voie de Saint-Anselme, 205½ milles ; de la chaudière par l'Intercolonial, par voie de Saint-Charles, 202½ milles ; de Lévis par l'Intercolonial et le Quebec Central, par voie de Saint-Anselme, 209½ milles ; de la chaudière, par l'Intercolonial et le Québec Central, par voie de la vallée de l'Etchemin, à travers l'état du Maine, se raccordant avec l'embranchement de Saint-François, du chemin de fer de Témiscouata, 190 milles ; de la chaudière, par la ligne directe——

Il s'agit ici de la ligne projetée.

—186 milles.

Et non pas 209 milles.

De la Chaudière à Edmundston par le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer Rivière du Loup et de Témiscouata, la distance est de 199 milles.

Plus loin, M. Hoare cite le rapport de M. Henry O'Sullivan qui donne la description d'une route se prêtant bien à l'établissement d'un chemin de fer entre Québec et Edmundston. M. O'Sullivan dit :

Cette ligne donnerait accès à une vaste étendue de terres cultivables et bien boisées, dans les comtés de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska, et en touchant la rivière Saint-Jean à sa jonction avec la rivière Saint-François rendrait tributaires des marchés canadiens et du port de Québec les richesses forestières de 3,000 milles carrés du territoire des Etats-Unis. La distance de Québec à Edmundston par cette route est estimée à 156 milles, soit 20 milles de moins que par la vallée de l'Etchemin.

M. HACKETT : Je désire faire quelques observations——

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre reprend ses travaux à trois heures.

M. HACKETT : M. l'Orateur, au moment de la suspension de la séance, j'étais en train de démontrer que le gouvernement veut grever le pays des frais énormes nécessités par la construction de ce chemin de fer, sans savoir si le pays que doit traverser cette voie ferrée est propre à la colonisation. On demande au pays de se grever de $125,000,000 pour la construction de ce chemin de fer, sans l'éclairer sur l'utilité de cette entreprise. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) prétend que ce chemin de fer ouvrira à la colonisation un vaste territoire dans la province du Nouveau-Brunswick ; mais le député de Carleton, N.-B., (M. Hale) a réduit à néant cette prétention. Je professe le plus grand respect pour le député de Westmoreland ; mais il est étrange qu'il approuve sans restriction ce projet, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui représentait dans le cabinet la province du Nouveau-Brunswick et détenait un portefeuille de grande importance, s'est cru obligé de démissionner, parce qu'il ne pouvait accepter ce projet. Sera-t-il dit que le député de Westmoreland, qui s'attend à entrer dans le cabinet, dans un avenir rapproché, approuvera les yeux fermés la proposition que son collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer a condamné, au sacrifice même de son portefeuille ? Je tiens à dire quelques mots au sujet des pétitions présentées à la Chambre. J'en ai présenté plusieurs moi-même et je déclare ici, sous ma propre responsabilité, que chacune des pétitions que j'ai présentées, revêtues de ma signature, est parfaitement authentique. Affirmer que ces pétitions transmises au parlement sont revêtues de signatures non authentiques c'est faire insulte au peuple canadien. Ce matin le député de Bellechasse (M. Talbot) a fait certaines remarques au sujet d'une pétition présentée par le député de Prince (M. Lefurgey).

L'allégation de l'honorable député est dénuée de fondement.

M. TALBOT : Pardon ; il s'agit du député de Prince-Edouard (M. Alcorn), et non pas du député de Prince-Est.

M. HACKETT : Je ne crains pas d'affirmer que les pétitions signées par les électeurs, tant de Prince-est que de Prince-ouest, tant de Queen que de King, sont parfaitement authentiques.

Voilà plusieurs mois que nous revendiquons ici les droits du peuple et que nous cherchons à pénétrer la pensée du gouvernement. On nous a accusé de faire de l'obstruction. La Chambre a siégé ici quatre mois et demi, du 12 mars à la fin de juillet, et c'est alors seulement que le gouvernement nous a soumis cette importante mesure. En pareilles circonstances, on ne saurait imputer à crime aux députés de l'opposition, chargés qu'ils sont de la défense des intérêts du peuple, d'avoir combattu par tous les moyens possible une mesure soumise si tardivement à leurs délibérations. Il y a quelques jours, le député de Selkirk (M. McCreary) a prétendu que nous faisons de l'obstruction.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas droit de revenir sur un débat clos.

M. HACKETT : Cette question est pertinente au débat.

M. l'ORATEUR : Ces observations au sujet des retards ne sont pas partinentes au débat. Il s'agit maintenant de la troisième délibération du bill, ainsi que de l'amendement proposé par le député de Peel (M. Blain.)

M. HACKETT : Je m'incline devant votre décision, M. l'Orateur, et j'espère que la Chambre acceptera l'amendement présenté par le député de Peel (M. Blain). Cet amendement est fort légitime, en ce qu'il demande qu'avant d'adopter ce bill, le parlement soit parfaitement éclairé et qu'on consulte le peuple, aux bureaux de votation, sur la question de savoir s'il y a lieu de construire un chemin de fer de Québec à Moncton, au coût de $100,000,000. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) n'a pas agi loyalement à l'égard de son bienfaiteur, l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) ; et je dois déclarer ici qu'en ce qui concerne, au moins, la province du Nouveau-Brunswick, je suis d'avis que l'ex-ministre s'est montré homme de progrès et tout à fait moderne, et s'il a démissionné, c'est qu'il a jugé qu'il était de son devoir de le faire, dans l'intérêt du pays.

Il y a huit mois, avant l'ouverture du parlement, à une assemblée tenue dans la ville de Tignish, les électeurs du comté de Prince-

ouest adoptèrent, d'une voix unanime, une résolution félicitant l'ex-ministre des Chemins de fer du zèle qu'il avait déployé en faveur de cette partie du pays, et surtout d'avoir fait circuler deux trains par jour entre Summerside et Tignish. Je tiens à transmettre ici à l'ex-ministre les remerciements de ces électeurs, et en même temps je veux exprimer l'espoir que le ministre intérimaire des Chemins de fer (l'honorable M. Fielding) marchera sur les brisées de son prédécesseur. Je le répète, avant de se lancer dans une entreprise aussi coûteuse, le gouvernement devrait faire explorer le pays et obtenir des devis estimatifs du coût de l'entreprise, au lieu de se baser sur des rapports d'explorations dressés il y a 25 ou 50 ans dans un tout autre but. Je veux qu'on développe le pays; mais puisqu'il y a 150,000,000 d'acres de terres fertiles au Nord-Ouest, c'est une erreur de faire des dépenses insensées pour pareille entreprise.

M. J. D. REID (Grenville) : Si le député de Westmoreland (M. Emmerson) et le député de Bellechasse (M. Talbot) n'avaient pas prolongé ce débat, la Chambre aurait adopté le bill à étude, ce matin même. Je tiens à demander un renseignement au premier ministre. On dit que si le gouvernement rattache au réseau projeté la section du chemin de fer de Winnipeg à Moncton, c'est que le député de Victoria, N.-B., (l'honorable M. Costigan) est intéressé dans un chemin de fer de Québec à Edmundston, déjà construit en partie, et qu'on a exercé une pression sur le premier ministre afin de fusionner cette ligne de chemin de fer avec le chemin de fer en question. On dit, en outre, que la compagnie du pont du Québec se fusionnera aussi et que le gouvernement se propose de demander une subvention de $4,000,000 en faveur de cette compagnie, dont M. Parent, le premier ministre de Québec, est le président. De plus, il y a le chemin de fer Trans-Canada, de Québec à Winnipeg, dont M. Parent est président, et ce chemin de fer serait aussi fusionné avec la ligne du gouvernement, les intéressés devant recevoir une forte somme pour leur chartes. Peut-être le premier ministre pourrait-il nous éclairer à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je veux bien satisfaire la curiosité de l'honorable député. Bien qu'il n'existe pas une parfaite communauté de pensées entre nous, l'honorable député ne refusera peut-être pas d'accepter un avis de ma part : c'est de ne pas être trop crédule, surtout à l'endroit de rumeurs qui n'ont pas même de vraisemblance. Le député de Victoria (l'honorable M. Costigan) si je ne me trompe, est intéressé, de concert avec d'autres personnes, dans une charte se rattachant à la construction d'un chemin de fer dans le territoire que doit traverser la ligne du gouvernement de Moncton à Québec. Cette charte, qui, il y a quelques mois, avait une certaine valeur, perd donc tout son prix aujourd'hui. Quant à l'autre rumeur, voulant que le premier ministre de Québec soit président d'une compagnie de chemin de fer transcontinental qu'il s'agirait de subventionner, je dois avouer que cette nouvelle a tout le mérite de la nouveauté pour moi. Je ne sache point que le premier ministre de Québec soit intéressé dans pareille entreprise ; et quoi qu'il en soit, c'est à tort qu'on prête au gouvernement l'intention de subventionner ce chemin de fer, et du reste, il n'a reçu aucune demande dans ce sens. Il y a une compagnie connue sous le nom de Trans-Canada, qui a obtenu une charte et voulait construire un chemin de fer à peu près sur le même territoire que doit couvrir le chemin de fer projeté ici. Quant à la Compagnie du pont de Québec, elle demande que l'Etat lui vienne de nouveau en aide. Il y a deux ou trois ans, le gouvernement a accordé à cette compagnie son concours financier, et elle demande une nouvelle aide.

M. REID (Grenville) : Ce pont serait-il absorbé par la nouvelle compagnie ?

Le PREMIER MINISTRE : Il faudra légiférer à cet égard.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : Je me serais abstenu de prendre part au débat, si le député de Westmoreland (M. Emmerson) n'eût pas jeté le blâme sur les députés du Nouveau-Brunswick, surtout sur ceux de la gauche, en disant qu'ils trahissent les intérêts de leur province en n'appuyant pas ce bill.

M. EMMERSON: Si l'honorable député a compris cela, il a été mal informé. Ceux qui m'ont entendu peuvent attester que je n'ai nullement jeté le blâme sur les députés du Nouveau-Brunswick ou de toute autre province.

M. FOWLER : Je suis bien aise d'entendre l'honorable député faire cet aveu : il aurait exprimé sa surprise, m'informe-t-on, de l'hostilité manifestée contre la section du pays entre Moncton et Québec. S'il a fait pareille affirmation, il a jeté le blâme sur les députés qui s'opposent au bill à l'étude, puisqu'il insinue qu'ils sont hostiles ; non pas au chemin de fer lui-même, mais à la partie du pays entre Moncton et Québec. Je ne sache pas qu'on puisse donner une autre interprétation à ses paroles. Pour mon propre compte, et je crois pouvoir me faire ici l'interprète de tous les députés de la gauche, nous ne sommes hostiles à aucune partie de notre pays. Nous sommes Canadiens avant d'être provincialistes. Ce que je reproche au député de Westmoreland et à quelques-uns de ses collègues, c'est d'être provincialistes au lieu d'être Canadiens. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) affirme que le député de Carleton (M. Hale) devrait appuyer la construction de ce chemin de fer, parce qu'il traverse son comté. Est-ce donc à dire qu'un député doit approuver la construction d'un réseau transcontinental,

comme on l'appelle, tout simplement parce qu'il traverse une partie de son comté? Est-ce à un point de vue aussi étroit qu'il faut envisager les questions nationales? Faut-il donc ne tenir compte que des intérêts du petit district où l'on vit, sans s'occuper de ceux du pays dans son ensemble? A titre de membre du parlement canadien, je proteste contre la prétention de ceux qui veulent que nous envisagions les choses à un point de vue aussi étroit. C'est à titre de Canadiens que nous siégeons ici, ayant mission de légiférer dans les plus chers intérêts du Canada, et non pas au point de vue étroit des intérêts sectionnels, lorsque le bien-être de tout le pays est en jeu.

Je ne le cèderai à personne en zèle et dévouement, lorsqu'il s'agira de défendre les intérêts du district que je représente, quand on portera atteinte à ses droits. Mais ici il s'agit d'envisager le bien de tout le pays et du plus grand nombre. Le Canada bénéficiera-t-il de cette entreprise dans la plus large mesure possible ? Voilà la première question qui s'impose à nos délibérations.

Plus tard nous pourrons étudier comment ce projet intéresse le district en particulier où nous vivons ou la province d'où nous venons. Je m'oppose à la construction de ce chemin de fer au point de vue des intérêts généraux du pays, car, à mon avis, il ne réalisera pas le bien que ses promoteurs en attendent. Il n'empêchera pas les transports de dévier, par des voies canadiennes, vers les ports des Etats-Unis. Il aurait été possible d'empêcher la chose ; mais les promoteurs de cette entreprise et le gouvernement lui-même, qui met tout son espoir dans ce projet et y engage même son existence, n'ont pas voulu insérer dans leur contrat les dispositions voulues pour parer à ce désastre, et cela en dépit des réclamations que nous avons formulées. Je suis hostile à cette mesure, parce que, à mon avis, elle donnera le coup de grâce à l'Intercolonial, à titre de ligne-mère, après que ce réseau a coûté au pays $70,000,000. Je ne suis pas le seul de cet avis. Les esprits dirigeants parmi les députés ministériels du Nouveau-Brunswick, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), jadis un des piliers du cabinet, était si hostile à ce projet qu'il a remis son portefeuille, plutôt que de donner son assentiment à cette mesure.

Faisons pour un moment le contraste de la conduite de cet honorable député avec la conduite de l'honorable député de Westmoreland, et voyons laquelle brille du plus d'éclat. L'honorable député de Westmoreland était tout aussi opposé à intervenir dans les affaires de l'Intercolonial que ne l'était l'ex-ministre des Chemins de fer, du moins si on en juge par les paroles énergiques dont il se sert. Et c'est à cela qu'on peut mesurer que sa position est solidement assise, jusqu'à ce qu'il nous soit donné de voir que ses actes jurent avec ses paroles. L'honorable député s'est fortement prononcé, devant le comité des chemins de fer, en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour. Mais maintenant nous voyons qu'il a abandonné complètement cette position. Il a accepté ce bill tel quel, bien que l'ex-ministre des Chemins de fer ne se fût pas senti de taille à avaler cette pilule. Pourquoi l'honorable député a-t-il si subitement changé d'opinions ? Met-il son parti au-dessus de l'intérêt du pays ? Il était assurément loyal et sincère quand il demandait en termes si énergiques le prolongement de l'Intercolonial. Il s'était montré alors véritablement éloquent. Je l'ai écouté avec d'autant plus de plaisir que ses idées étaient en parfaite harmonie avec les miennes; et je l'ai applaudi sans réserve, ce qui n'est pas peu dire, car personne n'ignore qu'il faut une grande éloquence pour réussir à obtenir des applaudissement du comité des chemins de fer. Ainsi, vous pouvez voir avec quelle énergie l'honorable député s'était alors exprimé.

Depuis lors, je le répète, il a changé complètement d'opinion. Aurait-il trouvé ce qu'il croit être un nouveau chemin de Damas, et la lumière dont il se prétend inondé ne serait-elle pas, après tout, rien autre chose que la gloriole encore lointaine attachée à un portefeuille de ministre ? Espère-t-il s'élever sur les brisées de son ex-bienfaiteur et chef ? Est-il décidé à renier ses principes ? Est-il prêt maintenant à brûler ce qu'il a déjà adoré avec tant de ferveur, parce qu'il voit maintenant une chance de faire partie du ministère, et parce qu'il sait qu'il ne peut y arriver qu'en foulant aux pieds ses anciens dieux ? Je n'aime pas à imputer des motifs à qui que ce soit. Je n'en impute pas ici, et je me contente de poser la question. Je ne prétends pas un seul moment que les choses ont dû se passer ainsi. Nous sommes peut-être ici en face d'une intervention miraculeuse de la Providence. Il peut se faire qu'un miracle se soit ici produit comme autrefois, alors que les heureux privilégiés se voyaient soudain inondés de grands flots de lumière qui leur permettaient d'apercevoir des choses qu'ils n'avaient jamais vues auparavant. Il peut se faire que l'honorable député ait été l'objet d'un semblable miracle. Dans ce cas-là, j'ai bien peur que cette lumière soit loin de venir du ciel, et que mon honorable ami ne soit ici le jouet d'un simple feu-follet.

Quelle est la grande raison invoquée pour la construction de ce nouveau transcontinental ? C'est qu'il importe de faire disparaître la congestion du trafic dans l'ouest. L'une des raisons qui me font m'opposer à ce chemin de fer, c'est qu'il n'améliorera rien des conditions du trafic dans l'ouest. Il s'écoulera plusieurs années avant que ce chemin soit prêt à fonctionner, et c'est en ce moment même que la congestion dont on se plaint est le plus grave. Si le remède ne peut être appliqué que dans dix ans, j'ai bien peur que la situation ne soit alors irrémédiable. C'est aujourd'hui même que ce

remède pourrait avoir quelque efficacité. Je suis opposé à ce chemin de fer, et je crois aussi que le Nouveau-Brunswick y est opposé. L'honorable député de Westmoreland s'apercevra que la population du Nouveau-Brunswick est opposée à ce chemin de fer, en dehors de toutes attaches politiques, et sans qu'elle soit en rien influencée par les meneurs et les séides du parti. Je n'attache ici aucun sens méprisant à ce mot de séides. Je crois bon de m'en servir pour désigner ces sortes de gens qui sont toujours prêts à croire ce que leur dicte leur parti politique. Il y a aussi une autre classe d'hommes composée de gens qui n'éprouvent de fidélité pour personne, et dont toute l'ambition se borne à tirer à eux tout ce qu'ils peuvent, et de quelque manière que ce soit. C sont là les gens qui approuvent ce bill, comme ils prêts du reste à approuver tout ce que leur soumettra le gouvernement.

M. EMMERSON: Mon honorable ami voudra-t-il me permettre de lui poser une question ?

M. FOWLER : Avec plaisir.

M. EMMERSON : Je désire lui demander s'il est vrai, quand le Grand-Tronc-Pacifique a proposé d'avoir son terminus à Québec, qu'il ait envoyé le télégramme suivant à la chambre de commerce de Saint-Jean, conjointement avec l'honorable député de Carleton, N.-B.:

Important autorités civiques agissent énergiquement re Grand-Tronc-Pacifique. Intention apparente faire de Portland terminus d'hiver ; et si provinces maritimes désirent obtenir victorie, lutte à outrance nécessaire.

M. FOWLER : Oui, j'ai envoyé ce télégramme, et je n'ai rien à y reprendre. Je tiens à faire remarquer à l'honorable député que j'ai toujours suivi, en politique une voie suffisamment droite pour que je n'aie jamais été forcé de renier un jour ce que j'aurais pu dire la veille. J'ai envoyé ce télégramme, et je n'ai rien à y reprendre. Qu'y a-t-il dans ce télégramme ? On y voit que c'est évidemment l'intention de faire de Portland le terminus d'hiver. A-t-on maintenant changé d'intention ? Eh mais, c'est là même ce que je trouve à redire à tout ce projet, c'est-à-dire que d'après ce contrat entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, le Grand-Tronc-Pacifique est à même de pouvoir envoyer son trafic par cette ligne, par voie de routes américaines jusqu'à des ports des Etats-Unis.

C'est encore là ce contre quoi je m'insurge. Le contre-projet du leader de l'opposition vise à empêcher cela. C'est là le point même que mon honorable ami a fait le plus ressortir devant le comité des chemins de fer, quand il a parlé si énergiquement et si éloquemment en faveur de l'extension de l'Intercolonial. J'étais alors en faveur de cette extension, comme je le suis encore aujourd'hui. Il était alors en faveur de cette extension, mais il y est opposé aujourd'hui.

Et pourquoi cela ? En prolongeant l'Intercolonial, on empêcherait très effectivement que Portland ne devînt le terminus d'hiver du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là un côté de la question qui intéressera tout particulièrement les électeurs de l'est, quand ils seront appelés à se prononcer là-dessus. En prolongeant notre chemin de fer d'Etat jusqu'aux terres à blé de l'ouest, nous nous trouverions à pouvoir assurer à nos populations de l'est que les sacrifices faits pour le développement du Canada ne l'ont pas été en vain. Nous nous trouverions leur assurer leur part dans le transport du grain et des autres produits de l'ouest jusqu'aux marchés de l'Europe. Je n'ai rien à reprendre à ce télégramme, et je défie qui que ce soit de lui donner un autre sens que celui que je lui donne en ce moment. Mais l'honorable député de Westmoreland ne saurait faire concorder ce qu'il a dit devant le comité des chemins de fer avec ce qu'il dit ici. C'est là où réside la différence entre lui et moi. D'un côté, on ne saurait contester qu'il y a des motifs patriotiques, tandis que l'honorable député ne se laisse évidemment guider que par ses seuls avantages.

Une autre objection à ce projet de chemin de fer transcontinental, c'est que, en dépensant tant d'argent, vous allez restreindre les moyens que vous pourriez avoir, sans cela, de faire d'autres dépenses. Vous êtes sur le point d'encourir une énorme dépense de plus de $120,000,000, qui est l'estimation la plus basse, et vous êtes sur le point de construire un chemin avec des rampes de quatre dixièmes par cent, s'il faut s'en rapporter à l'honorable député de Norfolk-nord, ce qui permettra une traction de trains de 2,000 tonnes. Je suis certain qu'on ne pourra pas obtenir ces rampes, et qu'on ne pourra pas mettre en service des trains de plus de 250 tonnes, et vous allez ainsi nous empêcher d'obtenir les facilités de transport dont nous éprouvons un tel besoin dans l'est, afin de nous permettre de faire face à l'immense trafic que nous nous attendons voir se développer entre l'ouest et l'est. Si vous taxez le pays pour vous procurer ces $120,000,000, il vous sera encore plus difficile de trouver les millions nécessaires pour les grands travaux de Montréal, Saint-Jean et Halifax, et les autres ports qu'il est nécessaire de développer sur la côte maritime. C'est à cela que vous devriez vous mettre tout d'abord, et alors, quand vous aurez tous les renseignements nécessaires, vous pourrez vous mettre à la construction de votre transcontinental. Mais ne faites pas ainsi un saut dans les ténèbres. D'abord, développez nos ports, et faites-en des ports libres, afin que nous soyons en bien meilleure situation de lutter contre des ports américains, et après que nous aurons obtenu tous les renseignements nécessaires sur le caractère du pays que ce chemin de fer aura à traverser, ce sera pleinement le temps de le construire. Nous nous oppo-

sons à ce projet, parce que nous manquons de renseignements précis à ce sujet. Nous n'avons que des conjectures, et pas un homme d'affaires ne voudrait établir des plans d'avenir là-dessus. L'honorable député de Norfolk-nord peut se montrer enthousiaste tant qu'il voudra au sujet de ce pays, mais il n'en connaît pas plus long sur cette région que l'homme de la lune. Je n'ai encore rencontré personne qui possède autant d'imagination. Il peut s'imaginer en quelque sorte tout ce qu'il veut, et il en parle avec tant de sincérité qu'on en arrive presque à le croire. Mais nous exigeons quelque chose de plus précis que ce qu'on peut glaner de récits de voyageurs qui ont parcouru ce pays quand il y avait trois pieds de neige, et qui prétendent ensuite nous donner une idée de la fertilité du sol. Nous voulons en savoir plus long, avant de nous décider à dépenser 150 millions. Il est possible que ce soit là un pays très fertile, et je ne viens pas ici le décrier. Mais je dois m'opposer à ce qu'on aille plus loin avant d'être fixés sur le caractère de ce pays, et avant que nous sachions à quoi nous en tenir sur le commerce que nous pourrons y trouver.

Quant à ce qui est des rampes, chacun sait qu'on peut même passer à travers une montagne, pour peu qu'on y mette l'argent nécessaire. Mais alors se présente la question de savoir si les frais de construction ne seraient pas si élevés qu'il serait impossible d'y faire passer du fret. Toute ces choses demandent d'être prises en considération. Il nous faut avoir des renseignements complets sur tous ces points avant d'assumer ces responsabilités. C'est là l'avis des gens du Nouveau-Brunswick. L'honorable député de Westmoreland, d'un autre côté, prétend que les gens du Nouveau-Brunswick sont de caractère si vénal qu'on pourra les gagner, avec de l'argent, à voter contre leur conscience et contre leurs propres intérêts tout simplement parce que ce nouveau chemin de fer traversera une certaine partie de leur province. Je comprendrais, à la rigueur, que le ministre du Commerce aurait pu s'exprimer de la sorte, car il a déjà dit des provinces maritimes qu'elles ne constituaient qu'un assemblage de morceaux disparates ajoutés à l'édifice de la Confédération ; mais je ne puis pas comprendre que l'honorable député de Westmoreland, qui est un enfant du Nouveau-Brunswick, et qui a déjà eu l'honneur d'être premier ministre de cette province, ait pu s'exprimer de la sorte, et cela d'autant plus que le Nouveau-Brunswick l'a bien mieux traité qu'il ne méritait. Il a essayé de faire croire à la Chambre que nous étions à vendre dans le Nouveau-Brunswick, tout simplement parce qu'on doit y construire un chemin de fer. Laissez-moi rappeler à cette Chambre que nous ne sommes pas, dans le Nouveau-Brunswick ces sortes de gens. Nulle part ailleurs, au Canada, la flamme du patriotisme ne brille d'un feu plus vif. Nous voyons d'abord à sauvegarder les intérêts du Canada, puis ensuite les nôtres.

Une VOIX : Tiens ! tiens !

M. FOWLER : Je comprends parfaitement que l'honorable député puisse se montrer sarcastique. Ce sont là des choses qui échappent aux petits esprits. J'ai déjà eu l'occasion d'entendre cet honorable député en cette Chambre, et je comprends parfaitement comment cela peut lui sembler absurde. Mais il en est d'autres qui jugeront autrement. Je veux parler de nos populations du Nouveau-Brunswick, qu'on ne forcera certes pas à adopter des bills tout simplement parce que vous allez leur accorder la faveur de les doter d'un chemin de fer. Je n'aurais pas fait perdre tout ce temps à la Chambre, si ce n'eût été de l'honorable député de Westmoreland. J'ignore pourquoi il a parlé. Assurément, il a dû recevoir les mêmes instructions que ses autres collègues occupant les sièges les plus reculés. Assurément, on a dû lui intimider l'ordre, comme aux autres, de se tenir coi. Est-ce que les ministres ne se sont pas entretenus avec lui ? Est-ce parce qu'il est à la veille d'entrer dans le ministère qu'on ne lui a pas parlé ? Il est possible qu'il n'ait pas reçu d'instructions et qu'il a été entraîné malgré lui dans ce débat. Mais je crois savoir que le bruit a couru dans les couloirs qu'un ministre avait été chargé d'aller réprimander l'honorable député pour être intervenu dans ce débat. J'espérais que l'honorable député aurait été doué d'assez de dignité pour ne pas baisser le front devant cette injure et pour empêcher le ministre des Douanes de le réprimander de la sorte.

L'amendement de M. Blain est rejeté sur le même vote.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Je vois, en lisant l'article 42 du contrat intervenu entre le gouvernement et le Grand Tronc-Pacifique, que cet article est rédigé de façon très habile. Je ne suis pas un homme de loi, mais je vais soumettre mon point et je défie tout avocat en cette Chambre de venir me contredire. Cet article 42 se lit comme suit :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le trafic recueilli sur la ligne de chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien———

Puis on a ajouté :

—ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de

destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Il n'y a là des dispositions que pour le trafic d'exportation. Mais quelles sont les mesures prises pour le fabricant de nos provinces de l'est, ou pour l'expéditeur du Manitoba ou du Nord-Ouest ? Supposons qu'un fabricant de nos provinces de l'est désire faire des expéditions à Winnipeg par ce chemin de fer, il n'y a là aucune disposition que ses marchandises seront transportées à aussi bon marché que par les chemins de fer passant en territoire américain. Je propose d'amender cet article en y ajoutant les mots suivants :

Que tout trafic recueilli le long de la ligne dudit chemin ou sur ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits du Canada, transporté entièrement par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif pour ce transport ne sera pas plus élevé que le tarif exigé entre les mêmes points par aucune route qui ne serait pas entièrement canadienne ; et si les marchandises sont destinées à l'exportation, elles seront, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, transportées vers des ports canadiens, et que le tarif d'entier parcours sur ce commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par tous autres ports.

Je désirerais que cette clause fût adoptée pour le plus grand avantage du fabricant ou de l'expéditeur canadien. Supposons qu'un expéditeur canadien ait des bestiaux, des porcs, du beurre ou du fromage à envoyer à Montréal, l'article du contrat ne contient aucune disposition qui puisse s'appliquer à ce cas. Supposons encore qu'un meunier du Manitoba ait vendu un chargement de farine dans l'Ile du Prince-Edouard. Il ne s'agit pas là d'exportation, et il n'y a là aucune garantie que ce chemin de fer ne lui demandera pas plus cher que les chemins de fer passant en partie en territoire américain. Il n'y a rien là pour empêcher le meunier du Manitoba d'envoyer sa farine par le Canadian-Northern et le Northern-Pacific jusqu'à Boston, et de là à l'Ile du Prince-Edouard. Et il est possible, aussi, qu'on lui demande moins cher pour cette expédition que si elle eût été faite par la voie du chemin de fer projeté. Je désire que les mesures nécessaires soient prises pour que l'expéditeur canadien, soit dans l'est ou dans l'ouest, puisse pouvoir faire ses expéditions par cette ligne à aussi bon marché que par les chemins de fer américains. Il n'y a pas un membre du gouvernement et il n'y a pas un seul député appuyant le gouvernement, surtout parmi ceux qui viennent de l'ouest ou des villes manufacturières de l'est, qui ne puisse admettre la nécessité de la condition que je propose ici.

M. TAYLOR.

Avant que je vous soumette formellement cette résolution, M. l'Orateur, je désire revenir sur un sujet qui a été mis hier en discussion. Quelques instants avant l'ajournement, le très honorable premier ministre a fait des remarques sur un débat intervenu dans l'après-midi, débat où j'avais relevé quelques-unes de ses observations au sujet de la route proposée par l'honorable leader de l'opposition. Voici ce qu'a dit alors le très honorable ministre :

J'arrive maintenant à la proposition principale de mon honorable ami ; il propose d'acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique tel qu'il est aujourd'hui. Le gouvernement peut bien acheter ce chemin de fer ; mais il ne peut certainement pas l'exploiter.

Et il entreprend de nous dire pourquoi.

Comment le pourrait-il avec avantage pour le pays ? Chacun sait qu'en ce moment, les trois quarts au moins des affaires du chemin de fer Canadiens du Pacifique et les trois quarts de celles du Canada-Atlantique prennent leur origine aux Etats-Unis. Ces compagnies transportent les produits des Etats de l'ouest vers ceux de l'est. Si le gouvernement faisait l'acquisition de ce chemin, il ne pourrait pas retenir ce trafic.

Il ne nous dit pas pourquoi. Pourquoi le gouvernement ne pourrait-il pas exploiter lui-même ce chemin de fer, comme pourrait le faire une compagnie quelconque, dans l'éventualité où le projet de mon honorable ami le leader de l'opposition serait adopté et où ce chemin serait administré par une commission entièrement distincte de toutes attaches politique ? Puis le très honorable ministre poursuit ainsi :

Le Canada-Atlantique a des agents à Duluth, à Milwaukee, à Chicago et ailleurs dans l'ouest, ainsi qu'à New-York, à Boston, et dans d'autres villes de l'est, chargés de recueillir le trafic de l'est pour les Etats de l'est. Comment veut-on que le gouvernement canadien puisse maintenir ces agents dans les villes américaines, et y entretenir des rapports d'affaires qui jusqu'ici ont fait passer le trafic américain sur notre territoire ?

Pourquoi pas ? Est-ce que ce gouvernement n'a pas à son service, aux Etats-Unis, toute une nuée d'agents qui essaient de lui raccoler des émigrants, et ne paie-t-il pas à ces agents des sommes considérables ?

Où voyons-nous que ce gouvernement manquerait de logique, si, en faisant exploiter ce chemin de fer par une commission, il employait des agents dans chaque ville des Etats-Unis afin de chercher à nous attirer là-bas du trafic? Mais le très honorable ministre va encore plus loin, et je suppose qu'il a dû recevoir ce matin plusieurs télégrammes provenant de plusieurs autorités maritimes du Canada, et lui exposant que ce qu'il a dit hier en Chambre n'est pas conforme aux faits. Je cite ici les paroles mêmes du très honorable premier ministre :

Il y a plus, la flotte que le Canada-Atlantique maintient sur les lacs, et qui doit lui amener le trafic, se compose en partie de bâtiments américains. Pour conserver ce trafic, il fau-

drait le transporter sur des navires américains. Nous pouvons transporter le fret canadien sur des bâtiments canadiens ; mais il sera impossible d'aller chercher le fret à Duluth, à Chicago, à Milwaukee, ou à tout autre port de l'ouest, et de l'apporter à Depot-Harbour autrement que sur des navires américains.

Ainsi donc, s'il faut en croire le premier ministre, nous ne pourrions pas prendre du fret à Chicago, Duluth ou Milwaukee, et l'amener à Depot Harbour excepté avec des navires des Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE: Mais certainement, si ce fret est à destination de ports des Etats-Unis.

M. TAYLOR : C'est là où le très honorable ministre fait encore erreur. C'est ce qui se fait tous les jours. Depuis que cette discussion est commencée, j'ai eu une conversation avec un officier éminent du chemin de fer Canada Atlantique, et il m'a dit que la moitié de leurs navires étaient américains et l'autre moitié canadiens. Les navires canadiens vont à Chicago, Duluth, ou Milwaukee, puis prennent leurs cargaisons et les ramènent à Depot Harbour. La raison pour laquelle la moitié des navires sont américains, c'est que dans les cas où ils n'ont pas besoin de revenir à Depot Harbour, ils peuvent prendre leurs chargements à Chicago, Duluth ou Milwaukee pour Buffalo ou tout autre port des Etats-Unis, ce que ne pourrait pas faire un navire canadien. Mais le navire canadien peut prendre un chargement dans un port américain et le transporter à Depot-Harbour, absolument comme si le navire était américain. Alors, pour me contredire, l'honorable ministre nous a cité le texte de la loi. J'ai défié hier soir le très honorable gentleman de me contredire, et il a répondu que les navires canadiens ne pouvaient faire que ce que la loi les autorisait de faire. La loi est la même ici qu'aux Etats-Unis. L'honorable ministre des Douanes viendra-t-il me dire que je n'ai pas le droit de faire ce que je fais chaque jour, c'est-à-dire envoyer des marchandises à Winnipeg par voie du Grand Tronc à Collingwood ou Sarnia, puis charger là sur des navires américains et les transporter à Duluth, d'où elles prennent ensuite la direction de Winnipeg par le Northern Pacific et le Canadian Northern? Y a-t-il quelque chose dans les lois ou privilèges d'entrepôt des Etats-Unis qui puisse m'empêcher de faire cela? Il n'y a rien. C'est ce qui se fait tous les jours, et ainsi chaque fabricant de l'Ontario-est faisant ses expéditions par le Grand Tronc et la voie des lacs se trouve faire une partie de la route en territoire américain. Et les Américains jouissent ici du même privilège. La loi des Etats-Unis, votée en février 1898, vise ce point spécial, et le premier ministre nous a lu cette loi hier soir :

Il est décrété par le Sénat et la Chambre des députés des Etats-Unis d'Amérique, réunis en congrès, qu'aucune marchandise ne sera transportée par eau——

Par eau, nous dit cete loi, entièrement par eau.

—sous peine de confiscation, d'un port à un autre port des Etats-Unis, soit directement ou en passant par un port étranger, ou pour une partie quelconque du trajet, dans aucun autre navire qu'un navire des Etats-Unis.

Eh bien, voici comment peut s'appliquer cette loi. Je ne pourrais pas aller à Chicago et commander qu'on m'envoie un chargement de grain à Ogdensburg, via Port-Colborne, par un navire canadien. C'est-à-dire que je ne pourrais pas aller à Chicago, pour y charger du grain sur un navire canadien et le transporter à Port-Colborne pour l'y décharger dans un élévateur, le recharger dans un autre navire canadien et le transporter à un port canadien. Mais on nous dit que le grain allant, par exemple, de Chicago à Ogdensburg devra être exclusivement transporté dans un navire américain. On ne pourrait pas le transborder à Port-Colborne sur un navire canadien ou sur un navire américain, et le recharger sur un navire américain pour être ramené dans un port américain. Mais il n'y a rien dans cette loi—et je défie tout avocat en cette Chambre de me prouver le contraire—qui puisse nous empêcher de faire tous les jours des envois en entrepôt en territoire américain, de Collingwood ou Sarnia à Duluth, puis rentrant ensuite en territoire canadien. Il n'y a rien qui puisse nous empêcher de faire nos envois sur un navire américain, et il n'y a rien non plus dans la loi des Etats-Unis qui puisse nous empêcher d'expédier à Depot-Harbour un chargement de grain en entrepôt à Chicago, parce que c'est là la voie d'eau, partie au Canada et partie aux Etats-Unis, pour exportation en Europe. Chaque boisseau de grain en entrepôt, destiné à l'exportation, passe par Depot-Harbour et nos élévateurs canadiens, et par nos chemins de fer. Le premier ministre a cherché à amoindrir le contre-projet du leader de l'opposition en disant qu'il ne pourrait pas acquérir le Canada-Atlantique et exploiter la ligne de navires, parce que ceux-ci sont sous pavillon américain.

Cela concorde parfaitement avec la déclaration du directeur général des Postes, quand il a essayé de nous faire croire que, si l'on adoptait le projet du leader de l'opposition, on ne pourrait pas acquérir les 57 milles du Canada-Atlantique se trouvant en territoire américain, alors qu'il n'y a là en réalité qu'un petit tronçon de trois milles pour faire des raccordements. Bien que j'aie alors montré au ministre des Douanes qu'il était dans l'erreur, il n'a pas encore voulu en convenir. Le premier ministre n'a pas encore, non plus, voulu convenir qu'il avait dit des choses inexactes, en présentant ce bill, quand il nous avait fait observer que ce nouveau chemin de fer nous était absolument nécessaire pour sauvegarder notre indépendance, dans l'é-

ventualité de l'abolition du privilège d'entrepôt. Il n'a pas encore retiré cela. Bien plus, il a répété hier la même chose, et il fera bien cette fois, de convenir qu'il s'est trompé, car il va soulever contre lui toute la marine du Canada. Il a dit que nous ne pouvions pas transporter du grain d'un port américain et le débarquer dans un port américain, quand ce grain est transporté en entrepôt pour exportation. Par conséquent, afin de régler cette question, je viens proposer un amendement qui sera, je l'espère, accepté par le gouvernement, parce que cet amendement est dans l'intérêt de nos manufacturiers des provinces de l'est et des acheteurs de l'ouest, qui peuvent avoir besoin de faire des envois par le Canada. Je veux qu'ils soient bien assurés qu'ils auront les mêmes tarifs sur ce chemin de fer pour les marchandises transportées de l'ouest, que ceux qui sont fixés sur les marchandisee passant partie en territoire canadien et en territoire américain. Je présente donc la motion suivante :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"le bill soit renvoyé en comité général avec pouvoir de le modifier comme suit :—

Que tout envoi recueilli le long de la ligne dudit chemin de fer ou sur ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignéra pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté entièrement par le territorie canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif pour ce transport ne sera pas plus élevé que le tarif exigé entre les mêmes points par aucune route qui ne serait pas entièrement canadienne ; et si cet envoi est destiné à l'exportation, il sera; lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, transporté vers des ports canadiens, et que le tarif d'entier parcours sur ce commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par tous autres ports.

Je puis dire qu'il y a là toutes les dispositions nécessaires pour que, dans le cas où des marchandises sont transportées de l'ouest ou d'ailleurs, elles devront, si elles sont pour exportation, ne pas être soumises à des tarifs plus élevés ; exception faite du grain, du bétail, du fromage ou du beurre expédié d'un point quelconque des provinces de l'est. Nous voulons être en mesure de pouvoir dire ceci aux chemins de fer : Vous avez reçu de l'aide du gouvernement du Canada, et en retour vous devez transporter ces marchandises aussi bon marché qu'elles pourraient être transportées sur une ligne concurrente, que cette ligne passe ou non partie en territoire américain et partie en territoire canadien.

Le MINISTRE DES DOUANES : Permettez-moi de dire quelques mots sur un sujet dont il n'est pas directement question dans l'amendement. Je veux parler du malentendu qu'il paraît y avoir entre l'honorable député de Leeds et le premier ministre à propos de la loi des Etats-Unis. Il m'a demandé hier soir ce que j'avais à dire là-dessus. Comme j'étais à ce moment-là engagé dans une conversation, je n'ai pas saisi exactement ce qu'il disait, et j'ai répondu qu'on pouvait faire tout ce que la loi permettait. La loi adoptée en 1898 aux Etats-Unis est celle-ci :

Il est décrété par le Sénat et la Chambre des députés des Etats-Unis d'Amérique, réunis en congrès, qu'aucune marchandise ne sera transportée par eau, sous peine de confiscation, d'un port à un autre port des Etats-Unis, soit directement ou en passant par un port étranger, ou pour une partie quelconque du trajet, dans aucun autre navire des Etats-Unis.

L'honorable député soutient que si des marchandises sont expédiées de Duluth, à destination, disons, de Boston——

M. TAYLOR : Pour exportation.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est bien là pourquoi elles se rendent à Boston. Ce que nous avons alors à dire, c'est que cet article de la loi stipule qu'au cas où, sur une distance quelconque, ces marchandises sont transportées sur un autre navire qu'un navire américain, elles sont sujettes à confiscation.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que cette loi ne veut pas dire que le mot "voyage" comprend aussi le transport par chemin de fer ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a réciprocité pour le commerce de transit en tant qu'il s'agit de chemins de fer, mais non pas du cabotage.

M. TAYLOR : Personne ne conteste cela.

Le MINISTRE DES DOUANES: Mais j'ai lu la loi qui expose les conséquences pouvant résulter de cet état de choses, et si rien de cela n'arrive je ne crois pas que ce serait ni notre désir ni notre devoir d'y attirer l'attention. J'ai compris que l'honorable député a dit que cela se faisait maintenant, qu'il est parfaitement légal d'en agir ainsi, et qu'il peut se réclamer de l'autorité du Canada-Atlantique pour dire qu'il est possible à un marchand d'expédier des marchandises, disons de Boston, par voie du Canada-Atlantique, à destination de Chicago, et que ces marchandises peuvent être mises à bord d'un navire canadien à Parry-Sound et débarquées d'un navire canadien à Chicago. L'honorable député (M. Taylor) affirme-t-il que le Canada-Atlantique peut le faire ?

M. TAYLOR : Je dois faire remarquer à l'honorable ministre que je n'ai rien dit de la sorte.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'a donc dit l'honorable député ?

M. TAYLOR : Ce que l'honorable député a dit c'est qu'aujourd'hui, au Canada, nous expédions des marchandises par le Grand Tronc à Collingwood ou Owen-Sound,

qu'elles sont là mises à bord d'un navire canadien ou américain et débarquées à Duluth ; que là elles sont confiées aux soins du Northern Pacific, passant en territoire canadien, puis enfin remises au Canadian Northern passant en territoire canadien. Mon honorable ami voudra-t-il admettre que la loi des Etats-Unis autorise tout cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette question est du ressort de la loi américaine, et nous n'avons pas charge ici de l'interpréter. Si la loi des Etats-Unis est plus libérale que nous ne pensions, nous sommes enchantés de le savoir, parce que nous tenons à jouir de tous les avantages que nous pouvons en retirer. Par conséquent, je serais heureux d'apprendre que j'ai parfaitement compris que l'honorable député a voulu dire que des marchandises peuvent être expédiées de Boston par un chemin de fer canadien, disons à Parry-Sound, puis là être mises à bord d'un navire canadien et délivrées sans autre transbordement à Chicago. Je viens de nouveau demander à l'honorable député s'il peut invoquer ici l'autorité du Canada-Atlantique pour faire cette affirmation ?

M. TAYLOR : Je n'ai pas affirmé que le Canada Atlantique ait jamais rien dit de semblable. Ce que j'ai dit c'est que le Canada-Atlantique transporte actuellement du grain de Chicago et Duluth, sur des navires américains et canadiens, jusqu'à Depot-Harbour, d'où il continue ensuite sa route par chemin de fer. J'ai ajouté qu'on ne faisait alors aucune différence entre navires canadiens et américains.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le grain est une marchandise, et j'avais compris que mon honorable ami voulait dire que du grain peut être expédié, à destination de Boston, sur un navire canadien, peut aussi être amené sur un navire canadien à Depot-Harbour, et de là être transporté à Boston.

M. TAYLOR : Pourvu qu'il soit pour exportation.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà que vous établissez maintenant une distinction.

M. TAYLOR : Non pas. C'est ce que j'ai toujours dit. L'honorable ministre cherche à présenter toutes mes paroles à la Chambre sous un faux jour.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas du tout. Je ne fais que chercher à comprendre ce que vous voulez dire.

M. TAYLOR : J'ai interprété la loi, et je défie tout avocat en cette Chambre de venir me démontrer que je me suis trompé. L'honorable ministre ne peut pas le faire lui-même.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne veux pas essayer de déterminer quelle peut être la signification d'une loi des Etats-Unis.

M. TAYLOR : La loi contre le cabotage ne s'applique qu'au transport par eau. Il ne saurait être question d'un transport partie par eau et partie par terre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je serais très heureux qu'il en fût ainsi. Je désirais seulement savoir si l'honorable député pouvait invoquer l'autorité du Canada-Atlantique pour l'assertion qu'il a émise que ce chemin de fer transporte du grain de Duluth à destination de Boston sur des navires canadiens. Il est évident que le Canada-Atlantique peut transporter à Depot-Harbour du grain des Etats-Unis, à destination de Montréal, sur des navires canadiens ; mais la question est de savoir si ce chemin de fer peut transporter ce grain d'un port des Etats-Unis à un autre port des Etats-Unis. Je serais très heureux, je le répète, qu'il en fût ainsi ; mais je dois faire remarquer à mon honorable ami que le premier ministre doit être aussi en état que lui de pouvoir interpréter un texte de loi, et qu'il en a conclu que cela ne peut pas se faire. Le commissaire des douanes est aussi du même avis.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Douanes prétend-il que si une cargaison de blé, expédiée de Chicago à Boston, est transportée sur un navire canadien à Depot-Harbour, puis là mise en wagons du Canada-Atlantique jusqu'à Boston, on pourrait ici appliquer la loi des Etats-Unis qui fait défense d'employer d'autres navires que des navires américains pour le cabotage ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les officiers de mon département sont d'avis que c'est là l'interprétation donnée à cette loi par le gouvernement américain. Si nous nous trompons, nous serons très heureux qu'on veuille bien nous le faire savoir.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai parlé hier du trafic américain prenant naissance aux Etats-Unis et se terminant aux Etats-Unis, comme par exemple d'une cargaison de Chicago à Boston ou à destination de toute ville de l'intérieur des Etats-Unis. J'ai alors dit que cette cargaison, afin de pouvoir jouir des avantages du privilège de transit sur le Canada-Atlantique, aurait à être transportée à Depot-Harbour sur des navires américains.

M. TAYLOR : Pas du tout.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là ce que j'ai dit. Je serais heureux de m'être trompé, et que le Canada-Atlantique pût faire ce qu'on a dit. Mais je ne suis pas prêt, dans le moment, à reconnaître que je me suis trompé. Il ne s'agit pas là de ma propre interprétation de la loi en question, car je ne veux pas entreprendre d'interpréter les lois américaines. Mais c'est là l'idée

que je me suis faite de cette loi depuis déjà quelque temps. Je ne puis que répéter aujourd'hui ce que j'ai dit hier. Je puis cependant me tromper, et, cela étant, je ferai des recherches à ce sujet et j'en aviserai la Chambre.

M. BORDEN: Quelles que soient les divergences d'avis au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Leeds (M. Taylor) il ne saurait y avoir le moindre doute que le premier ministre était hier dans l'erreur, ainsi que je pourrai le démontrer dans un instant. Si les officiers du ministère des Douanes affirment que les cours des Etats-Unis ont interprété le mot "voyage" dans le statut, comme s'appliquant au transport par chemin de fer, je n'ai plus rien à dire, parce que je n'ai pas eu l'occasion de savoir à quoi m'en tenir au sujet de ce statut.

Mais cela me surprendrait d'apprendre que les cours des Etats-Unis ont ainsi interprété cette loi. Il s'agit là de navires, et en se servant du mot "voyage", on ne paraît pas avoir eu autre chose en vue que le transport par eau. C'est aux cours des Etats-Unis qu'il appartient de se prononcer en ces matières. Mais se sont-elles prononcées de la manière indiquée par le ministre des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela. J'ai demandé au commissaire des douanes s'il y avait eu une décision à ce sujet. Il m'a répondu qu'il croyait qu'il y en avait une, mais qu'il lui faudrait faire des recherches avant de la trouver.

M. R. L. BORDEN : Cela est fort juste. Le point en discussion, hier, était de savoir si du grain, pris à Duluth et expédié à Depot-Harbour pour transit dans un port canadien, pouvait être ou non transporté sur un navire canadien. Il ne saurait y avoir l'ombre d'un doute là-dessus. Mon honorable ami croit-il qu'il peut exister des doutes à ce sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce que j'ai dit hier, c'est que les affaires du Canada-Atlantique étaient surtout des affaires d'un port américain à un autre, et j'ai ajouté que, pour ce qui était des transports par eau, ce trafic ne pouvait être transporté que sur des navires américains.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre ou le ministre des Douanes affirment-ils qu'on puisse empêcher un navire canadien de transporter du grain de Duluth ou Chicago à Depot-Harbour, pour être dirigé sur un port canadien pour exportation en Europe ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, on ne le pourrait pas. Je ne voulais parler que du trafic américain.

M. R. L. BORDEN : Alors, pourquoi le très honorable premier ministre a-t-il soulevé la question que nous prolongions l'Intercolonial afin d'envoyer du grain à des ports américains ? Ce que nous voulons, c'est que le trafic soit envoyé à des ports canadiens.

Le très honorable premier ministre donne trop d'attention aux ports américains ; c'est aux ports canadiens que nous pensons. Ce que nous voulons, c'est que le grain soit amené de Duluth ou Chicago jusqu'à Depot-Harbour, d'où nous le ferons ensuite passer, non pas par des ports américains, mais par des ports canadiens. Le très honorable premier ministre admet maintenant qu'il n'y a rien dans la loi des Etats-Unis qui pourrait s'opposer à un projet de ce genre. Laissez-moi faire remarquer à mon très honorable ami que, si nous achetons le réseau du Canada-Atlantique, il n'y a pas de raison qui pourrait empêcher que les 20 millions de boisseaux de grain du Canada, qui se rendent maintenant à Buffalo, soient à l'avenir transportés par le Canada-Atlantique puis envoyés en Europe en passant par des ports canadiens. Le Canada Atlantique transporte actuellement une très grande partie du grain canadien. Je crois me rappeler qu'il a dû en transporter quelque chose comme 8 millions de boisseaux l'année dernière, et, cela étant, je ne vois ce qui empêcherait ce chemin de fer d'en transporter 28 millions de boisseaux en été à Québec et à Montréal, et et en hiver aux provinces maritimes, ainsi que la chose a été exposée dans la lettre de M. Meighen, donnant ainsi aux ports du Canada une bien plus forte proportion du commerce de l'ouest. Si l'on devait acheter le Canada-Atlantique pour transporter du grain de Chicago ou Duluth jusqu'à Depot-Harbour, et de là l'envoyer à Boston ou à Portland, cela serait différent. Mais ce que je propose, c'est que nous achetions le Canada-Atlantique afin de nous mettre en état de pouvoir envoyer du trafic à des ports canadiens, et alors le point soulevé par l'honorable ministre n'a pas sa raison d'être.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que le Canada-Atlantique pourrait servir à développer le commerce du Canada, mais le point que j'ai soulevé contre l'honorable député, c'est que, en achetant le Canada-Atlantique, on se trouverait porter le coup de mort au trafic que ce chemin de fer a actuellement avec les Etats-Unis. On pourrait accroître le trafic du Canada-Atlantique, mais cela peut se faire tout aussi bien avec un autre chemin de fer. Si le gouvernement adoptait ce projet, on donnerait le coup de mort au trafic du Canada-Atlantique avec les Etats-Unis, et la chose est importante, car les trois quarts du trafic de ce chemin de fer sont avec les Etats-Unis. Je veux parler d'affaires commençant et se terminant avec les Etats-Unis.

M. TAYLOR : Le très honorable ministre prétend-il que les trois quarts du commerce du Canada-Atlantique prennent naissance et ont leur fin aux Etats-Unis ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce qu'on m'a dit.

M. TAYLOR : Ce grain est-il vendu à Boston, ou est-il transporté là pour exportation ?

Le PREMIER MINISTRE : Le Canada-Atlantique ne transporte pas seulement beaucoup de grain, mais il prend aussi de très forts chargements de retour. J'ai déjà dit que ce fret ne pouvait être transprté sur les lacs que dans des navires américains, et je maintiens mon dire. C'est là ce que j'ai déclaré hier, et si on me démontre que je suis dans l'erreur, je suis prêt à l'admettre. Je vais m'enquérir de tout cela, et je ferai part à la Chambre du résultat de mes recherches. J'ai dit que le trafic prenant naissance aux Etats-Unis ne peut être transporté que par des navires américains. J'ai eu occasion de m'enquérir de cela il y a quelques années, et c'est là l'impression que je m'en suis faite, bien qu'il soit possible que je me sois trompé.

M. R. L. BORDEN : Pour ce qui est du lieu de provenance du trafic de grain des Etats-Unis, mon très honorable ami doit sans doute être dans le vrai. Je crois me rappeler qu'environ 20 millions de boisseaux de grain ont été transportés l'année dernière par le Canada Atlantique, dont 12 milions étaient du grain des Etats-Unis et 8 millions du grain du Canada. Le très honorable ministre a parfaitement raison jusque-là, mais j'ignorais, avant que le très honorable premier ministre ne me l'eût appris, qu'une fois les 20 millions de boisseaux arrivés à Montréal, ce grain partait, non pas du port de Montréal, mais des ports des Etats-Unis. Là-dessus, je n'ai pas de renseignements bien directs, et ce que j'en sais provient de la lecture des rapports d'une commission récemment instituée aux Etats-Unis, qui me paraissaient indiquer que le grain transporté par le Canada Atlantique, non seulement de divers points du Canada mais aussi de points des Etats-Unis, prenait le chemin de la voie au Saint-Laurent. Le très honorable premier ministre est-il en possession de renseignements qui pourraient démontrer qu'une partie considérable du grain amené à Montréal par le Canada Atlantique, est dirigée de là vers des ports américains ?

Le PREMIER MINISTRE : Je voulais parler non seulement du trafic allant à l'est, mais aussi du trafic allant vers l'ouest. Et, je le répète, une grande partie du trafic du Canada Atlantique consiste en de forts chargements de retour provenant de villes des Etats-Unis et consignés à d'autres villes américaines de l'ouest, et ces chargements ne peuvent être transportés que par des navires américains.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami a parfaitement raison de dire qu'une partie de ce fret de retour consiste en des marchandises de nature diverse provenant de villes américaines, et nous allons maintenant chercher à savoir quelle est l'interprétation que les autorités américaines attachent à leur statut.

M. BENNETT : J'ai habité plusieurs années la ville de Midland, où il se fait un fort trafic de grain ; et je sais que des navires canadiens amènent du maïs de Chicago à Midland, où il est mis en wagons, et ces wagons sont ensuite plombés par un officier des Etats-Unis qui est expressément chargé de cela pendant la saison de navigation. Ce maïs va aux Etats-Unis, et est dirigé sur Portland. Je vois dans le bulletin maritime de ce journal qu'un bateau appelé " Ottawa " vient de passer Mackinaw. Ce bateau arrive de Chicago chargé de grain. Il appartient à la ligne Booth, et se rend à Parry-Sound. Quand il sera arrivé à Parry-Sound, ce grain sera dirigé vers l'est, et il est possible que ce soit vers un port canadien. Il n'y a aucun doute que des quantités des navires canadiens arrivent à Midland en été chargés de grain, alors que le grain du Nord-Ouest canadien ne s'est pas encore mis en mouvement, et alors ces navires font le transport du maïs entre Chicago et Midland .et ce maïs finit par prendre la direction des ports de mer américains de l'Atlantique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce grain est-il pour exportation, ou seulement destiné à l'emmagasinage ?

M. BENNETT : Je suis absolument sûr qu'il est expédié de Portland en Grande-Bretagne. Il n'y a aucun doute, non plus, que le gouvernement des Etats-Unis tient un officier à Midland dont le devoir est de plomber les wagons, afin qu'ils ne puissent pas être dirigés vers des ports canadiens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se fait-il en vertu des arrangements du privilège de transit ?

M. BENNETT : Ces wagons se rendent aux Etats-Unis, puis à Portland, en vertu du privilège de transit. Ce grain ne peut pas être consommé sur place. Il faut qu'il soit exporté.

M. REID (Grenville) : On n'a fait jusqu'ici que parler de lois américaines. Je suppose cependant que ces privilèges de transit sont mutuels, et que nos lois à cet égard sont les mêmes que celles des Etats-Unis. S'il en est ainsi—et cet arrangement est intervenu entre les deux gouvernements quand ce traité a été passé—il ne devrait subsister aucun malentendu là-dessus.

Le ministre des Douanes doit avoir travaillé à la préparation de ce traité qui nous liait ainsi au gouvernement américain, en 1898 ; l'interprétation que les ministres donnent à la loi américaine doit être la même que celle que le gouvernement des Etats-Unis prête à la nôtre. Dans ce cas, nous pouvons dire que les navires canadiens ont, dans le passé, couru de grands risques ; leurs propriétaires se trouvent en face des mêmes difficultés, s'ils transportent des cargaisons d'un port américain, s'il faut en croire le ministre des Douanes. Si ce nouveau chemin

de fer est construit, si le gouvernement achète le chemin de fer Canada-Atlantique, et si les marchandises et le grain sont expédiés sur ce chemin de fer de l'Etat, à mon avis, ce trafic devra être transbordé des navires canadiens à Depot-Harbour, s'il est consigné à un port canadien de l'ouest. Si les navires américains ont transporté ces marchandises, leurs propriétaires ont violé la loi du Canada, si l'opinion du ministre des Douanes doit prévaloir. Mon but, en me levant pour soulever cette question, était d'appeler sur ce point important l'attention de la presse surtout ; en effet, je crois que les journaux devraient faire connaître aux propriétaires de navires la position dans laquelle ces derniers se trouvent, afin que, s'il s'élève des difficultés d'interprétation, on puisse les faire disparaître le plus tôt possible.

M. HUGHES (Victoria) : M. l'Orateur, les remarques que je vais faire se rapportent en partie à celles que je faisais ce matin. J'ai parlé, alors, de la longueur du chemin projeté entre Lévis et Edmundston. L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot), qui se trouvait ici, il y a quelques instants, est maintenant absent de la Chambre, bien que je l'aie averti que je contredirais sa déclaration ; il s'est éclipsé. A la séance de ce matin, il a déclaré que la distance n'était que de 186 milles, en ligne directe ; j'ai affirmé que cette voie ferrée devait passer par les Etats-Unis. L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) a soutenu le contraire. Je lirai à la Chambre des extraits du rapport dont il a cité certains passages. En titre premier, on lit : " Pour se rendre à Edmunston par les lignes tracées par arpentages, via la rivière Cabano et le chemin de fer de Témiscouata," et, en sous-titre: "A Edmundston via la vallée d'Etchemin, en passant par l'Etat du Maine et faisant raccordement avec l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata." Plus bas on lit : " De la Chaudière, par l'Intercolonial et par le Québec Central, 190 milles." L'honorable député a cité le premier titre de ce document, pour démontrer que cette ligne ne passe pas par l'Etat du Maine, bien que le sous-titre indique le contraire. Depuis Chaudière, cette voie se dirigeait en ligne droite, par l'Etat du Maine, sur une distance de 186 milles.

Le PREMIER MINISTRE : De quel rapport parlez-vous ?

M. HUGHES (Victoria) : Je cite le rapport adressé au gouvernement de Québec par M. Henry O'Sullivan, et j'ajouterai que le député de Bellechasse n'a pas lu à la Chambre ce que je vais citer :

> Les tableaux de compilation démontrent que, comme chemins de fer partant d'Edmundston et passant par le Canada, l'Intercolonial à la ligne de Témiscouata offre le plus d'avantages. Toute voie ferrée passant à l'intérieur, se trouve à suivre les caprices des vallons et des rivières dont le cours ne peut souvent être déterminé.

M. REID (Grenville).

L'honorable député connaissait tous ces détails ce matin ; je ne dis pas qu'il a voulu délibérément tromper la Chambre, en disant que la route dont il parlait, ne traversait pas l'Etat du Maine ; mais il est prouvé ici, en toutes lettres, que cette voie traverse cet Etat. Voici ce qu'il aurait pu lire lui-même:

> Le sommet qu'atteint le chemin de fer Témiscouata est de 235 pieds moins élevé que l'endroit le plus bas désigné par les arpenteurs. On pourrait diminuer de 100 pieds cette différence, en modifiant la ligne tracée par M. Têtu ; la distance entre Saint-Paul et le canton Painchaud se trouverait raccourcie, si l'on faisait un arpentage sérieux.

L'honorable député avait ce rapport devant lui, à la séance de ce matin. Il n'a pas voulu en faire mention, mais il s'est efforcé de prouver qu'il y avait une route directe de 186 milles de longueur, sans passer par l'Etat du Maine :

> La ligne tracée par les arpenteurs, bien qu'elle n'ait pas toute l'importance et tout l'avantage que présenterait une ligne directe, rencontre, à cause de la situation qui nous est faite, les desseins des agents de colonisation, et se trouve avantageuse à un certain nombre d'immigrants.

L'honorable député connaissait tout cela ce matin, mais il a oublié d'en faire part à la Chambre :

> L'échelle maximum suivie dans ce nouvel arpentage, ne devra pas dépasser 53 pieds par mille excepte au lac Pohenegomook où il doit y avoir un niveau continu d'une hauteur de 71·28 pieds par mille. Je ne puis donner le niveau maximum de cette partie des anciens arpentages, car ces travaux ne se rapportent pas à la route en question.

Maintenant, M. l'Orateur, un mot à propos de l'ouest. J'ai déjà déclaré que la construction d'un chemin de fer transcontinental me souriait beaucoup ; si l'honorable premier ministre avait présenté un projet qui, suivant moi, aurait favorisé le pays, je lui aurais donné mon aide cordiale. Le chef du gouvernement sait que j'ai approuvé son projet de construction d'une voie ferrée, au Yukon, il y a quelques années, lorsque ce projet eut été modifié dans un certain sens. La mesure qu'on nous soumet, aujourd'hui, n'a pour but, selon moi, que d'accorder au Grand Tronc, non pas au Grand-Tronc-Pacifique, un débouché direct sur le Pacifique en passant par Chicago, Minnéapolis, Winnipeg, et les points du territoire canadien qui se trouvent au nord-ouest de Portland. Me serait-il possible d'éveiller l'attention du grand expert de Norfolk? Je voudrais, en vérité, qu'il suivît mon discours.

M. CHARLTON : Cest ce que je fais.

M. HUGHES (Victoria) : On a déjà fait remarquer que la partie de cette ligne à l'est de Winnipeg, doit être construite par le gouvernement qui en aura la possession ; toutefois, ce chemin ne sera exploité que

par la seule compagnie au Canada qui ne mérite pas ce privilège.

M. CHARLTON : Toute compagnie de chemin de fer peut l'exploiter.

M. HUGHES (Victoria) : Non. Mon honorable ami me permettra de lui dire que le projet de loi ne va pas aussi loin. Peut-être l'honorable député connaît-il des détails cachés au commun des mortels, mais, selon moi, le bill dit que le Grand-Tronc-Pacifique exploitera ce chemin de fer.

M. CHARLTON : D'autres chemins de fer ont le droit de passage.

M. HUGHES (Victoria) : Ce n'est pas là une exploitation et l'honorable député le comprendra, s'il connaît quelque chose.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que je manque aux règlements?

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas accuser d'ignorance complète un membre de cette Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai employé un hypothèse en disant : " S'il connaît quelque chose," Je ne voudrais pas accuser l'honorable député d'ignorance complète, en dépit de ce que je puis penser.

Il est renseigné sur certaines choses, sur les œuvres accomplies par des associations chrétiennes, par exemple. Aussi suis-je convaincu qu'il sait que ce chemin de fer ne sera exploité que par une seule compagnie, celle du Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi donc, cette partie de la ligne qui se trouve à l'est de Winnipeg sera construite et possédée par le gouvernement, mais elle sera exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique ; il en sera ainsi de la division de l'ouest. En thèse générale, ou compte 1,600 milles de Winnipeg à la côte du Pacifique, et 2,000 milles et un peu plus, de Winnipeg à l'Atlantique. Le Grand Tronc va recevoir $25,000,000 du capital-actions commun du Grand-Tronc-Pacifique. Ce capital ne peut dépasser $45,000,000. Le Grand Tronc aura donc la haute main sur cette exploitation ; cette compagnie se choisira un président et des directeurs ; elle sera réellement maîtresse de la situation. Elle exercera une autorité absolue et sur la ligne qui part de Winnipeg pour se rendre au Pacifique, et sur celle qui se dirige de Winnipeg vers l'est. Les wagons de marchandises auront à parcourir, sur le Grand-Tronc-Pacifique, 1,600 milles de Winnipeg au Pacifique, et 2,000 milles de Winnipeg à l'Atlantique. Disons que les taux de transport soient de $360 par wagon de marchandises. Le Grand-Tronc Pacifique retirera $160 et la balance, c'est-à-dire $200, reviendra au gouvernement, le trafic passant sur la partie du chemin qui se trouve à l'est de Winnipeg. En vérité, le Grand-Tronc-Pacifique ne retirera que $160 en tout. On peut se demander sérieusement si les recettes de la division de l'est seront assez élevées pour permettre aux intéressés de payer 3 pour 100 d'intérêt sur le coût de construction pendant 40 ans ; on peut aussi mettre de côté tout le trafic de la division de l'est, et en appliquer le revenu à l'intérêt qu'il faudra payer et au coût d'intretien de la voie. Il ne restera donc rien sous forme de dividende ou pour l'entretien général de ce chemin. Voici un train qui part de la côte du Pacifique en destination de Winnipeg, viâ le chemin de fer Canadien du Pacifique et qui se dirige ensuite, viâ le Grand-Tronc-Pacifique, sur Minnéapolis, Chicago, Sarnia, Détroit jusqu'à Portland, à l'est de Winnipeg. La distance sera peut-être plus grande que 3,600 milles, mais elle ne dépassera pas sensiblement ce chiffre. Le coût de transport des marchandises sera, disons, de $360, dont $160 au Grand-Tronc-Pacifique et $200 au Grand Tronc. Autrement dit, ces $360 tomberont dans la caisse du Grand Tronc pour l'avantage des actionnaires de cette compagnie. Il n'y a pas, et il ne peut y avoir dans ce contrat une seule stipulation obligeant le Grand-Tronc-Pacifique d'envoyer le trafic par le nord, au lieu de l'expédier par Chicago. Comment supposer alors que le Grand Tronc ne donnera pas la préférance à son propre réseau ? Chaque train passera sur sa ligne propre, de la côte du Pacifique à Winnipeg, et de là à Chicago et à Portland. Dans ce cas, le Grand Tronc retirera tous les taux de transport, tandis que, si ce trafic passait par l'autre ligne, cette compagnie ne se trouverait à avoir que $160. Prenons un autre exemple : La distance à North-Bay, par le Grand Tronc, est de 200 milles ; on compte, sur le chemin de fer provincial d'Ontario, 200 milles jusqu'au lac Abitibi. De cet endroit à Winnipeg, il y a 1,000 milles, et l'on compte 1,600 milles pour atteindre la côte du Pacifique.

Prenons maintenant la route de Chicago via le Grand Tronc. Disons que les taux de transport pour la côte du Pacifique sont de $300. Le Grand Tronc retirera sa part de ce trafic sur une distance de 1,400 milles, soit $140, jusqu'à Winnipeg, et le Grand-Tronc-Pacifique aura $160. Tout cet argent tombera dans les gousets des actionnaires du Grand Tronc. D'autre part, si l'on prend l'autre route, on n'aura que $20 à payer au Grand Tronc jusqu'à North-Bay. Dans ce cas, le gouvernement d'Ontario se trouverait à retirer $20 de l'exploitation de son chemin de fer, et cette partie de la route appartenant au gouvernement fédéral se dirigeant de Winnipeg vers l'est, rapportera $100—somme supposée servir aux frais d'entretien de cette dernière route. Le Grand Tronc recevra $160 pour l'exploitation de sa ligne à l'ouest de Winnipeg, et si l'on ajoute $20 pour le transport des marchandises de Toronto à North-Bay ou aura le montant que le Grand Tronc peut réaliser de ce chef. Dans ces circonstances, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le gouvernement n'exploiterait pas lui-même cette ligne de Winnipeg vers l'est.

S'il faut construire cette route, que le gouvernement l'exploite lui-même ou qu'il laisse ce soin à une autre compagnie que celle du Grand Tronc.

Le premier ministre peut se proposer de faire certains règlements pour amener du trafic sur cette voie septentrionale, mais s'il avait la pratique d'expédier des marchandises par le chemin de fer, il saurait que quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent l'expéditeur s'arrange de manière à accommoder le mieux possible le chemin de fer auquel il confie le transport au point de départ. Le premier ministre voudra bien remarquer qu'il n'est pas encore trop tard pour amender ce bill. Sans doute, le Grand Tronc sera au comble de la joie s'il peut effectuer le transport à travers les Etats-Unis, mais nous avons de grandes objections à cela. Il est généralement admis dans les cercles de chemin de fer que le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc se proposent d'utiliser Duluth comme port intérieur dans l'ouest. J'insiste de nouveau auprès du premier ministre sur la nécessité d'une garantie que le Grand-Tronc-Pacifique se rendra à un port canadien sur le lac Supérieur, et qu'il y aura une voie par les lacs entre un des ports canadiens et Midland au lieu d'être entre Duluth et Midland. Si le Grand Tronc choisit Duluth, je ne vois aucun moyen de l'en empêcher. A moins de lui accorder une aide généreuse pour établir une ligne partant d'un port canadien, son intérêt serait d'aller à Duluth. Si le très honorable premier ministre ne veut pas accepter la proposition du chef de la gauche alors, non content de construire et de posséder la voie ferrée, il devra l'exploiter depuis Winnipeg jusqu'à Québec. Jamais de la vie on ne peut avoir eu l'intention de construire la ligne à l'est de Lévis. Un chemin de fer de colonisation à travers ce pays, à l'est de Lévis, dans le sens expliqué par l'honorable député de Dorchester (M. Morin) recevrait le concours et l'approbation du pays et offrirait à cette région une voie de communication dont elle a grandement besoin.

Mais s'il ne veut pas consentir à cela, qu'il abandonne le tronçon du nord ; qu'il le transmette à quelque compagnie, voir même à une douzaine si elles veulent l'accepter, en lui garantissant ses obligations comme on l'a fait pour le Grand-Tronc-Pacifique à travers les montagnes, et il réussira à obtenir la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays sans qu'il en coûte bien plus cher que l'intérêt des obligations pendant la période de construction. En d'autres termes, qu'il accorde à cette compagnie les mêmes privilèges concédés au Grand Tronc sur sa ligne à travers les montagnes, et les occasions ne nous manqueront pas pour débarrasser le gouvernement de la construction de cette voie ferrée vers le nord. Alors, il nous restera assez d'argent pour faire face aux besoins du transport dans tout le pays. On pourra améliorer tout les ports de mer de l'Atlantique et du Pacifique. On sera en état de construire le canal d'Ottawa à la baie Georgienne, et j'aimerais à voir mener cette entreprise à bonne fin. Il n'est pas nécessaire de creuser un canal de 21 pieds de profondeur. L'Ottawa et la rivière des Français ont assez d'eau pour permettre la construction d'écluses longues. Que l'on construise les écluses de manière à ce que les barges puissent être plutôt longues que profondes, et, dans ces conditions, le canal serait un grand facteur dans le problème du transport du grain de l'ouest. La ville de Buffalo ne trouve pas son commerce de grain satisfaisant, et à New-York même on s'est proposé l'année dernière de s'imposer une contribution de $30,000,000 pour améliorer le canal Erié. En ce moment il est proposé que le gouvernement des Etats-Unis fasse une dépense de $100,000,000 sur les canaux Erié, Oswégo et lac Champlain, pour attirer de leur côté le trafic du Grand-Ouest que, dans leur opinion, les routes canadiennes leur enlèvent. Il resterait encore assez d'argent pour améliorer les rampes sur les voies ferrées d'Ontario, afin d'obtenir une réduction des prix de transport au profit du peuple de cette province. J'ai déjà déclaré dans cette Chambre que le prix de Lindsay à Montréal est plus élevé que de Winnipeg à Liverpool, et incomparablement plus élevé que de Chicago ou de l'Iowa central à Liverpool. Au moyen d'un arrangement de ce genre l'Etat pourrait réglementer les tarifs à partir des centres intérieurs, au grand avantage du public. Il n'est pas trop tard pour que le premier ministre s'en occupe. S'il croit que cela ne peut pas se faire convenablement dans cette Chambre il pourrait amener la question devant le Sénat et obtenir peut-être une modification du projet dans le sens que je viens de dire.

L'amendement (de M. Taylor) est rejeté sur la même division.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer :

Qu'on amende ledit bill en y ajoutant la clause suivante, et qu'il soit de nouveau renvoyé au comité à cet effet :

Qu'aucun entrepreneur ou sous-entrepreneur sur le dit chemin de fer n'emploiera pas de main-d'œuvre ni d'ouvriers asiatiques dans la construction du dit chemin de fer. Toute contravention à cet article rendra le délinquant passible d'une amende de dollars pour chaque personne et chaque journée d'ouvrage employées dans ladite construction.

Avant de mettre la motion aux voix je n'ai qu'un mot à ajouter à ce que j'ai dit l'autre soir à l'appui d'un amendement semblable. Je désire mettre en relief la déclaration de l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) que la Colombie Anglaise compte aujourd'hui 35,000 Chinois et Japonais. Je me fais le porte-voix de la classe ouvrière de la province d'Ontario pour demander l'exclusion de cet élément étranger du travail de construction sur cette

ligne, qui est en réalité un chemin de fer de l'Etat depuis Winnipeg jusqu'à l'océan.

L'amendement de M. Bennett est rejeté.

M. l'ORATEUR : Sur la même division ?

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je préfère que ce ne soit pas sur la même division que le dernier vote d'hier, attendu que j'ignore l'opinion de quelques députés, et il ne serait pas juste de leur attribuer le même vote qu'hier sans même savoir de quel côté ils penchent.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien.

M. l'ORATEUR : L'amendement est rejeté sur division.

M. S. BARKER (Hamilton) : J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Que tous les mots après "Que" jusqu'à la fin de la question soient rayés et remplacés par les suivants "que le bill soit renvoyé de nouveau au comité général avec pouvoir de l'amender comme suit : 'si à quelque époque que ce soit pendant la durée d'une obligation quelconque du gouvernement se rapportant à la division de l'ouest, ou durant ledit bail de la division de l'est, le gouvernement est d'opinion que les recettes provenant du trafic échangé entre le réseau de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et le réseau de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada n'ont pas été répartis convenablement entre lesdites compagnies, le règlement de cette répartition sera déterminé par des arbitres à être nommés par le gouvernement et par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada de la même manière que pourvue au sujet des arbitres par le paragraphe 47 dudit contrat, ou de la manière déterminée par la commission des chemins de fer dont il est fait mention dans l'article 19 dudit contrat. Et le gouvernement aura le droit d'inspecter tous les livres de comptes, les rapports, contrats, correspondance, feuilles de route, lettres de voiture et tous les autres papiers et documents de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada dont il jugera nécessaire l'inspection, dans le but d'examiner ou de déterminer une question, matière ou chose quelconque se rapportant audit contrat ou audit bail ou aux dispositions de cet acte ou aux obligations ou entreprises de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique en relation avec ledit contrat, ledit bail ou ledit acte.

Le but de cet amendement est d'étendre la portée de l'article 19 du contrat. Dans cet article le gouvernement cherche à se protéger contre l'éventualité d'une répartition injuste des recettes sur le Grand-Tronc-Pacifique. Celui-ci sera propriétaire de la division-ouest de la ligne et locataire de la division-est. Son obligation dans quelques années d'ici de payer son loyer sur la division-est dépend, d'après le contrat, du chiffre de ses recettes nettes pendant ces années-là. Il peut donc être dans l'intérêt de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de partager les revenus entre la division-ouest et la division-est du chemin de fer de manière à attribuer tous les profits à la division de l'ouest, dont elle est propriétaire et de faire en sorte qu'il n'y ait pas de profits nets sur la division-est ; et de cette façon la compagnie pourrait se soustraire à l'obligation de payer loyer. Le gouvernement a prévu le cas et au moyen de l'article 19 il se protège assez bien contre le danger. Dans cet article on lit ce qui suit :

La compagnie tiendra un compte distinct des recettes et dépenses des divisions de l'est et de l'ouest, et pour les fins du présent contrat, les recettes des transports d'entier parcours seront réparties entre la division de l'est et la division de l'ouest, suivant l'usage ordinaire des lignes de chemin de fer raccordées et exploitées par deux compagnies distinctes.

Plus loin l'article dit que s'il s'élève une difficulté entre le gouvernement et la compagnie au sujet de cette clause, l'affaire sera soumise à un arbitrage, ou, si la commission des chemins de fer a été instituée alors, elle règlera le différend entre la compagnie et le gouvernement. Tout cela est juste et raisonnable et on ne pouvait s'attendre à rien de moins. Mais le gouvernement paraît avoir perdu complètement de vue cette considération importante que le danger contre lequel il s'est prémuni lorsqu'il s'agit des deux divisions, celle de l'ouest et celle de l'est du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique le menace également dans l'arrangement conclu entre les compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand Tronc. Une grande partie du transport d'entier parcours passera par les lignes des deux compagnies et on devra faire un partage proportionnel des recettes provenant de cette source. Or, il est évident que le Grand Tronc dirigera les deux réseaux et il se peut fort bien que cette compagnie en s'attribuant une part trop large des revenus au profit de son propre chemin de fer, se trouvera à réduire ceux du Grand-Tronc-Pacifique et réussira de cette manière à accomplir précisément ce que le gouvernement veut empêcher par la section 19. C'est pourquoi, je propose cet amendement, afin d'établir le droit d'intervention du gouvernement dans le cas où il aurait raison de croire que le Grand Tronc applique à son propre chemin de fer une partie déraisonnable des revenus des transports d'entier parcours ; dans le cas ou les parties ne peuvent pas s'entendre, je demande que l'affaire soit réglée par arbitrage, afin que le Grand-Tronc-Pacifique obtienne la part des recettes qui lui est due et que, comme conséquence, le gouvernement reçoive le prix de son loyer. Le ministre des Finances paraissait croire l'autre jour que le gouvernement était assez protégé par le droit d'intervention de la commission de chemin de fer. Mais il fait certainement erreur, cela ne se discute même pas. La commission des chemins de fer ne peut intervenir que pour régler des différends entre deux compagnies de chemins de fer ayant trait au partage, des prix d'entier parcours. Mais il ne saurait être question

ici de différends de cette espèce ; sur ce point il ne s'élèvera jamais aucune contestation entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Jamais de la vie on entendra parler de difficultés entre ces deux compagnies à propos du partage des recettes, et s'il n'y en a point, le bureau des commissaires ne peut pas intervenir.

Elle pourrait intervenir si elle était partie au contrat entre le gouvernement et les compagnies, mais si on se base simplement sur la clause statutaire qui dit que la commission des chemins de fer pourra régler des différends entre deux compagnies de voies ferrées se rapportant au partage du prix d'entiers parcours, elle n'aura jamais à s'occuper de cette question. C'est pour cette raison que je propose ma résolution, et je m'abstiens de la discuter plus longtemps ; elle parle assez par elle-même. Dans son propre contrat le gouvernement a montré qu'il entrevoit la possibilité d'un partage mal proportionné entre les deux sections, est et ouest ; ce partage de mauvais aloi ne pourrait se faire que dans le but d'éviter le paiement du loyer, et comme le gouvernement a pris ses précautions contre cet éventualité, dans un des cas, il est tenu de persévérer dans cette voie et de prévenir les mêmes difficultés qui pourraient résulter d'un partage injuste des prix de transport entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique.

L'amendement de M. Barker est rejeté sur la même division qu'hier.

M. CHARLTON : Je mets en doute la convenance de déclarer que cet amendement est perdu d'après la même division qu'hier. Certains membres de la Chambre qui étaient absents hier sont ici aujourd'hui, et d'autres qui sont absents aujourd'hui étaient ici hier. Pour cette raison, je crois qu'il vaudrait mieux de dire tout simplement que l'amendement a été rejeté sur division.

M. R. L. BORDEN : J'avais compris hier que nous avions fait un arrangement pour répéter le même rapport sur les divers votes pris à l'occasion des divers amendements.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'avais pas compris que le résultat des votes devait être rapporté absolument dans des termes identiques. Quoi qu'il en soit, la difficulté est facile a régler ; au besoin, cinq membres de la Chambre ont le droit de demander le vote.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que cela fasse quelque différence.

M. TAYLOR : L'honorable député de Norfork-nord (M. Charlton) n'était pas présent hier, et le rapport dit qu'il avait pairé.

M. CHARLTON : Ce n'est pas pour moi-même personnellement que j'ai soulevé la question, mais plutôt d'une manière générale comme affaire de règlement.

M. BARKER : J'aimerais mieux voir prendre le vote que de laisser rejeter l'amendement sur division ; j'aurais été heureux de savoir qui voterait pour ou contre cet amendement.

M. CHARLTON : Je n'ai pas d'objection à accepter le rapport du vote d'hier.

M. l'ORATEUR : Appelez les députés.

Quelques VOIX : Adopté !

Quelques VOIX : Rejeté !

M. l'ORATEUR : L'amendement est rejeté sur la même division qu'hier.

M. HENDERSON : Même à cette heure avancée du débat, je considère qu'on peut présenter un autre amendement sans s'en excuser. Si nous prenons en considération les montants considérables qui sont en jeu dans ce bill, je n'hésite pas à mettre entre vos mains cet amendement sans l'accompagner d'excuses banales. Jamais dans l'histoire du Canada une question d'une importance aussi capitale ne s'est présentée dans ce parlement que le bill actuellement à l'étude, sans même en excepter celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Par conséquent il est du devoir du gouvernement d'exercer la surveillance la plus étroite sur la dépense qu'entraînera cette entreprise, et de prendre les plus grandes précautions pour que l'argent dépensé ne soit pas détourné de sa destination.

Commençons par examiner en vertu de quelle autorité se fait la dépense. Pour payer les travaux terminés ou les services rendus, les comptes doivent être approuvés par les commissaires nommés en vertu de cet acte. Puis sur l'approbation des commissaires certifiée par le président de la commission, le ministre des Chemins de fer et Canaux recommande au ministre des Finances de faire les paiements et celui-ci agit en conséquence et paye à mesure que son collègue lui transmet sa recommandation.

En premier lieu le parlement accorde l'argent par un vote ,ensuite les commissaires approuvent l'ouvrage fait ou les services rendus, le ministre des Chemins de fer et Canaux recommande à son collègue des Finances de faire les paiements, lesquels ont lieu en conséquence. Mais il ne se fait aucune vérification de ces comptes par un fonctionnaire de ce parlement, tant que tout cet argent n'a pas été dépensé. On nous apprend que les commissaires seront nommés par le gouvernement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux et son collègue des Finances font partie du cabinet. Alors qui est chargé de veiller sur les intérêts du peuple de ce pays ? Qui représentera le public dans cette énorme dépense de $100,000,000 à $150,000,000 ? En supposant même que le coût du chemin de fer ne dépasse pas $125,000,000, si l'ouvrage se continue pendant cinq ans, il entraînera une dépense annuelle de $25,000,000. Et cependant ces travaux se continueront de jour en jour en vertu du bill, en dehors de toute vérification, pourtant indispensable pour protéger le public. Je constate que, en vertu de l'ar-

ticle 31 de l'acte on propose un examen et une apurations des comptes, mais je tiens à faire remarquer à la Chambre que ce travail a lieu seulement après que l'argent a été payé et qu'il est par conséquent de peu d'importance et de peu d'utilité pratique. Il serait de beaucoup préférable de suivre la filière ordinaire et de prendre toutes les mesures de précaution dont on entoure habituellement les dépenses courantes, surtout quand on tient compte du montant considérable qui sera dépensé.

Afin de mettre le gouvernement en demeure de faire telle apuration, je propose un amendement à l'article 22 de l'acte et j'espère que la Chambre y concourra. Pour compléter ma pensée, je commence par lire la section 22 qui est libellée comme suit :

Le ministre des Finances et receveur général peut, après avis du ministre des Chemins de fer et Canaux, à toute époque, payer les réclamations et factures, pour travaux exécutés ou services rendus dans la construction de ladite division de l'est qui auront été approuvées et certifiées par le président de la commission ; cependant, il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été à cette fin voté par le parlement.

Et je propose, secondé par M. Wilson :

Qu'on amende l'article 22 du bill en y ajoutant les mots: " et que lesdits paiements seront sujets aux conditions, règlements et exigences de l'Acte du revenu consolidé et de l'audition.".

L'amendement de M. Henderson est rejeté sur la même division qu'hier.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je crois qu'il n'est pas nécessaire, au point où en est rendue la question, de répéter ici tous les arguments qui ont été amenés contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique, et je ne voudrais pas essayer d'en répéter la majeure partie. Il y a cependant une clause dans ce bill qui est d'une très grande importance pour le peuple et le parlement du Canada, et particulièrement pour ceux qui habitent la partie orientale de ce pays, et qui doit être mise à exécution de manière à assurer à cette partie du Canada tous les bénéfices que le très honorable chef du gouvernement et ses collègues, si j'ai bien compris, espèrent lui procurer comme conséquence du parachèvement et de la mise en opération de cette voie ferrée. Pour que ce vœu s'accomplisse, il est nécessaire, d'après quelques personnes qui ne sont pas aussi optimistes dans leurs espérances que certaines autres, que les parties qui passent le contrat avec le gouvernement pour construire et mettre en opération ce chemin de fer soient si bien liées et engagées qu'elles ne peuvent pas se soustraire à l'obligation de remplir fidèlement leur contrat, et qu'elles réalisent par là toutes les espérances fondées sur cette grande entreprise.

Il a été démontré clairement durant cette discussion que la partie contractante véritable qui vient en second lieu, est le chemin de fer du Grand Tronc et on a prouvé avec la même clarté que ce chemin de fer n'est cependant pas partie contractante dans le sens ordinaire du mot. Nous ne sommes pas d'opinion que la Compagnie du Grand Tronc soit obligée et tenue à l'accomplissement de toutes les clauses du contrat, et que celui-ci soit sanctionné par une pénalité quelconque, dans le cas où la compagnie manquerait de remplir ses promesses. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a pris sur elles de s'assurer la coopération du chemin de fer du Grand Tronc, mais il aurait été préférable si la Compagnie du Grand Tronc elle-même avait été liée et engagée par ce contrat. L'opinion des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre est que le contrat n'est sanctionné que par des conditions d'une efficacité douteuse, du moins en ce qui regarde le Grand Tronc. Il est aussi admis que l'administration financière de la nouvelle corporation sera en grande partie l'œuvre de la Compagnie du Grand Tronc ; cependant on affirme que le contrat, tel que libellé, n'a pas de sanction suffisante pour empêcher la Compagnie du Grand Tronc de refuser après un certain temps de continuer son engagement; et que la pénalité qu'on peut lui imposer en vertu du contrat, ne serait pas assez élevée pour empêcher la compagnie de violes ses engagements et de refuser de continuer plus longtemps ce qu'elle avait entrepris. Ainsi, afin d'améliorer la condition des affaires sur ce point, je me permettrai de présenter un amendement à la Chambre et de demander au gouvernement de l'adopter, ou du moins de s'efforcer d'obtenir le consentement de la Chambre pour exiger de nouvelles garanties en sus de celles qui sont contenues dans l'arrangement tel que nous l'interprétons. La seule garantie que possède le gouvernement est une hypothèque sur une propriété de $5,000,000 qui dans le cours des années est exposée à perdre de sa valeur. Il est facile de voir que le moment viendra, et peut-être avant bien longtemps, où la Compagnie du Grand Tronc, qui est réellement la partie contractante, considérera qu'il lui sera avantageux au point de vue des bénéfices d'abandonner cette même propriété qu'elle donne comme garantie pour assurer l'exécution de ce contrat. Dans notre opinion le gouvernement du pays doit avoir d'autres moyens d'agir sur la compagnie pour la forcer d'entreprendre et de continuer l'exploitation du chemin de fer, afin qu'il ne nous soit pas remis, comme cela pourrait arriver, dans un état délabré. C'est pourquoi afin d'améliorer les garanties détenues par le pays et de s'assurer de plus fortes garanties que ce chemin de fer sera exploité, et pour que le peuple de ce pays retire un plus grand bénéfice des bons résultats obtenus par l'exploitation de cette ligne par le Grand-Tronc-Pacifique avec le concours de la Compagnie du Grand Tronc selon la teneur du contrat ; je propose, ap-

puyé par M. Kemp, ce qui suit comme clause additionnelle dudit bill :

Le chemin de fer et la propriété et l'outillage de ladite division de l'ouest, ainsi que l'outillage de la division de l'est, seront chargés, sujets seulement aux obligations hypothécaires mentionnées dans ledit contrat, du paiement de tous les loyers qui sont devenus payables au gouvernement en vertu dudit bail de la division est de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et du paiement de toutes les réclamations du gouvernement contre ladite compagnie en vertu de quelque obligation ou condition que ce soit dudit bail et de ladite convention ; et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique consentira à donner des hypothèques et à faire des arrangements et des conventions avec le gouvernement pour atteindre ce but.

Il ne me paraît pas nécessaire de prendre davantage le temps de cette Chambre. J'ai exposé mon cas le plus clairement possible, et crois avoir prouvé que l'objet de cet amendement est d'améliorer les garanties déposées entre les mains du gouvernement et du pays.

L'amendement de M. Bell est rejetée sur la même division.

M. MORIN propose :

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé de nouveau au comité général avec pouvoir d'amender l'article 8 en ajoutant ce qui suit :

Pourvu que ledit chemin de fer, dans son parcours à travers la province de Québec, traverse à partir du pont de Québec sur le fleuve Saint-Laurent, les comtés de Lévis et de Dorchester, dans la direction du sud-est, en suivant le cours de la rivière Etchemin jusqu'au lac du même nom, et de là se dirige dans l'est à travers la province de Québec, sur la ville de Moncton.

L'amendement est rejeté sur la même division.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Avant de mettre la motion aux voix, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la question d'ordre que j'ai soulevée à la deuxième lecture de ce bill au sujet de la manière irrégulière dont il a été présenté par le gouvernement. J'avais attiré l'attention sur cette circonstance que le bill en était rendu à sa deuxième lecture et que tout en étant un bill important une grande charge budgétaire au pays il n'avait cependant pas été présenté sous forme de résolution, d'après la règle établie et qu'on n'avait pas non plus annoncé à la Chambre que la Couronne avait donné son consentement à ce bill avant sa présentation. Dans ce temps-là, M. l'Orateur, vous avez remis votre décision à plus tard. J'ai lieu de croire que vous avez eu le loisir d'étudier la question et il me serait agréable de connaître votre décision maintenant.

M. l'ORATEUR : J'ai préparé mon opinion sur la question soulevée par l'honorable député, non sur la seconde lecture, mais sur la première. Voici mon opinion :

M. BELL (Pictou).

On a soulevé une question d'ordre sur la convenance de la procédure suivie à l'égard du bill n° 235, "Acte pour pourvoir à la construction d'un chemin de fer trans-continental national," parce que cette mesure n'a pas été préalablement étudiée en comité général et n'a pas été recommandée par la Couronne.

Cette question est très importante, comme j'ai eu l'occasion de le faire remarquer lorsque cette observation a été faite.

Les règles 86 et 88 règlent le cas en question. La règle 86 se lit comme suit :

Par le 54e article de l'acte Impérial, 30 Vic., c. 3 (l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867) il est prescrit que la Chambre ne pourra adopter aucune résolution, adresse ou bill ayant pour but d'affecter une partie quelconque du revenu public ou d'aucune taxe ou impôt, à aucun objet qui n'aura pas été, au préalable, recommandé par un message du Gouverneur général durant la session pendant laquelle cette adresse, résolution ou bill est proposé.

La règle 88 est presque couchée dans les mêmes termes. Elle dit qu'aucune motion ne peut être faite à la Chambre pour obtenir de l'aide publique ou imposer au peuple une dépense quelconque sans être délibérée en comité général. Il est inutile d'insister sur l'importance du principe impliqué dans la règle 86. Nous voyons qu'elle accorde à la Couronne le droit d'initiative quand il s'agit de faire voter de l'argent ; elle a été adoptée au Canada comme remède contre les propositions nombreuses et pressantes faites par les députés pour obtenir des subventions, pour nous servir d'une expression de M. Gladstone, qu'on peut voir, au volume 182, page 598 des Débats.

Le principe de la règle 88 a peut-être moins d'importance. De fait, aujourd'hui en Angleterre on est dans l'habitude de présenter des bills comportant des crédits qui concernent la caisse publique, mais avec cette réserve que les clauses qui se rapportent aux subventions demandées ou aux charges qu'on se propose d'imposer sont imprimées en italiques et considérées comme étant en blanc jusqu'à ce que la Chambre ait délibéré ces clauses en comité à la suite d'une résolution séparée. Jusque-là on les traite comme si elles étaient en suspens. Néanmoins, il est si bien admis que ces clauses font partie du bill, que, après leur adoption en comité on ne fait pas rapport que le bill a subi des amendements de ce chef.

L'honorable M. Peel a décidé ce qui suit en Angleterre, dans l'année 1894 :

Les dispositions d'un bill qui implique des charges sur le revenu sont imprimées en italiques, et, au point de vue technique elles ne font pas partie du bill, mais il n'y a rien d'irrégulier à les discuter. Le président du comité ne soumettra à l'étude aucune de ces clauses tant que les impositions qu'elles comportent n'ont pas été sanctionnées préalablement par un comité financier, et une motion pour établir ce comité ne peut-être faite à moins qu'un ministre de la Couronne fasse connaître la recommandation de la Reine à l'effet d'encourir telles dé-

penses. Comme le gouvernement n'était pas prêt à signer cette recommandation, le débat ressemble plutôt à une discussion académique, puisqu'il reste sans effet aucun, mais il n'est pas irrégulier.

Dans ce pays nous suivons la même procédure. A ce propos Bourinot dit, page 597:

Il arrive assez souvent qu'on présente des bills contenant certaines clauses pour accorder des salaires ou déterminer d'autres dépenses sur le revenu public, et dans ce cas le bill peut-être présenté directement sur motion, mais alors les clauses en question (qui devraient être distinguées des autres par des italiques ou des parenthèses) sont considérées comme des résolutions proposées en comité, et si elles sont acceptées on les renvoie au comité chargé de délibérer le bill.

Lorsque l'autre jour on a proposé de lever la séance je conseillai de demander l'ajournement des débats. Malgré cela la Chambre a continué à s'occuper de la motion pour lever la séance, laquelle fut adoptée, et le bill restait sur l'ordre du jour en deuxième délibération pour le lendemain. Depuis ce temps-là une résolution a été inscrite au feuilleton dont l'objet était la ratification du contrat mentionné dans le bill susdit, et pour autoriser le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour mettre le bill en vigueur. De plus la Chambre a été informée que la Couronne a recommandé à la Chambre la résolution dont il s'agit. Depuis ce temps-là elle a été adoptée et renvoyée devant le comité du bill. En supposant même qu'il y avait lieu, à un certain moment, d'agiter la question de savoir si ce bill avait été présenté selon les règles parlementaires, je ne crois pas qu'il convient maintenant de discuter ce point, à cette phase avancée des délibérations. Nous savons tous à présent que la Couronne a donnée son approbation aux clauses du bill se rapportant aux dépenses, et qu'elles ont été délibérées en comité. Et c'est peut-être une bonne occasion pour faire ressortir la différence considérable qui existe entre nos règlements et celles de la Chambre des communes en Angleterr lorsqu'il s'agit des bills pour disposer des fonds publics.

Avant 1866, d'après les articles 396, 397 et 398 des règles parlementaires en usage au parlement britannique, la Chambre ne pouvait pas procéder sur une motion pour accorder des fonds ou des subventions ou pour imposer une charge au peuple sans la recommandation de la Couronne et seulement en comité général. On s'apercevait que ces articles n'avaient pas l'effet désiré et que les députés avait l'habitude de faire adopter des bills impliquant des demandes d'argent tiré de la caisse publique et contenant une clause disant que les dépenses seraient payées avec l'argent qui serait voté dans la suite par le parlement.

Le débat sur cette question est très intéressant; on le trouvera dans le volume 182, page 591 et suivantes. Les règlements anglais sont contenus dans les ordres permanents 57, 58 et 62, édition de 1901.

Dans le bill en délibération la clause 22 stipule qu'aucune somme d'argent ne sera payée tant que le parlement n'aura pas voté à cet effet un crédit suffisant. En rapprochant ce cas des précédents anglais antérieurement aux amendements de 1866 je suis venu à la conclusion qu'il n'y a pas eu de violation des articles 86 et 88 de nos règlements .

Au sujet de la section de l'ouest du chemin de fer, le gouvernement engage le crédit public en garantissant les obligations de la compagnie. Est-il possible que cette partie du bill ait été présentée sans une recommandation préalable de la Couronne et sans avoir été délibérée en comité ? Je trouve dans Blackmore, page 26, la décision suivante qui s'applique au cas actuel :

Un bill qui engage le crédit public pour garantir un emprunt à effectuer peut être présenté sans le comité préliminaire, pour la présentation des bills demandant des crédits pourvu par les ordres permanents, pourvu que les clauses se rapportant aux voies et moyens pour créer les fonds soient adoptées par le comité général préliminaire.

Attendu que le comité a adopté une résolution conformément à cette décision, et que la recommandation de la Couronne a été annoncée, je suis d'opinion que la Chambre peut continuer sa motion pour faire subir au bill sa troisième lecture. Dans cette Chambre nous avons un précédent dans la procédure adoptée au sujet du contrat avec MM. Mackenzie et Mann. Le 8 février 1898, le contrat fut soumis à la Chambre. En même temps on adopta une motion pour autoriser la présentation d'un bill à l'effet de confirmer le contrat susdit, et avant la seconde lecture du bill, la Chambre adopta une résolution, sur la recommandation de Son Excellence, pourvoyant à la construction du chemin de fer mentionné dans le contrat. La résolution fut rapportée et renvoyée devant le comité général.

Journaux de la Chambre des communes, pages 25, 37 et 88.

La motion est adoptée, le bill est lu une troisième fois et adopté, sur la division précédente, en sens inverse.

AMENDEMENT A L'ACTE DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le bill (n° 237) pour amender de nouveau l'Acte de l'inspection des bateaux à vapeur de 1898, est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

M. R. L. BORDEN : Quel changement fait-on subir à la loi par cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'explication de ce bill est très simple. Un bill a été adopté à la Chambre des communes et au Sénat pendant

cette session pour amender l'Acte de l'inspection des bateaux à vapeur. En le rédigeant on a fait un oubli par inadvertance. Les intéressés dans la navigation à vapeur sur le fleuve Yukon et d'autres cours d'eau dans l'ouest avaient présenté une requête pour demander la permission d'employer le pétrole comme combustible. J'étais sous l'impression qu'on pouvait faire droit à cette demande ; mais après avoir consulté la loi et étudié les précédents, je suis venu à la conclusion qu'une permission de ce genre ne pouvait pas s'accorder légalement. L'usage du pétrole comme combustible est devenu général et les fonctionnaires de mon département ont fait rapport qu'il n'offre aucun danger pourvu qu'il soit logé et manié avec les précautions voulues.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il la bonté de me dire quel est le sens exact du paragraphe 1 de l'article 27 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La partie du paragraphe, de l'article 27 dont il s'agit, se lit comme suit :

Nulle lampe à pétrole ne sera employée entre les ponts sur aucun bateau à vapeur à passagers sur lequel il sera transporté des matières inflammables ; et il ne sera fait usage d'aucun pétrole qui ne supportera pas l'épreuve de 300 degrés Fahrenheit sans prendre feu, sur aucun bateau à vapeur à passagers.

Le bill propose d'ajouter à la fin de ce paragraphe :

Pourvu, néanmoins, que dans tous les cas où il sera fait usage d'huile comme combustible pour la production de force motrice sur des bateaux à vapeur, l'huile qui supportera l'épreuve de deux cents degrés Fahrenheit sans prendre feu, puisse être acceptée, si elle est convenablement emmagasinée, avec les précautions propres et suffisantes de sûreté, pour prévenir les dangers de feu et d'explosion par cette huile, à la satisfaction de l'inspecteur des bateaux à vapeur.

M. R. L. BORDEN : Vous changez l'épreuve de trois cents degrés à deux cents ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Seulement quand le pétrole est employé comme combustible, pour produire la force motrice.

M. R. L. BORDEN : Le danger contre lequel l'ancienne loi nous mettait en garde existe-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article 27 concernant l'huile d'éclairage n'est pas amendé. L'amendement concerne le pétrole dont se sert comme combustible pour produire la forme motrice. L'article décrète que le pétrole qui subira l'épreuve à deux cents degrés Farenheit pourra être accepté s'il est convenablement emmagasiné, à la satisfaction de l'inspecteur du navire. Je sais de plus que les compagnies d'assurance ne voudront pas permettre l'emploi du pétrole comme combustible s'il n'est pas soumis à des règlement spéciaux.

M. PREFONTAINE.

M. R. L. BORDEN : A moins que les conditions dont parle l'honorable ministre ne soient imposées par la loi, nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'elles soient observées. Je crois comprendre que l'honorable ministre s'en rapporte en grande partie aux conditions imposées par les compagnies d'assurance, mais je ne vois pas que ce soit là un bon principe en matière de législation. Quelques-uns de ces navires peuvent ne pas être assurés, et en cas d'accident et de perte de vie causés par l'absence de précautions nécessaires, l'affaire serait très regrettable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai parlé des conditions imposées par les compagnies d'assurance que comme une garantie de plus. Mon honorable ami peut voir qu'à la fin du bill il y a des dispositions qui nous donnent toutes les garanties nécessaires. Le pétrole doit être convenablement emmagasiné avec toutes les précautions nécessaires pour le mettre à l'abri du feu ou des explosions, le tout à la satisfaction de l'inspecteur du navire. L'épreuve est la même que celle que l'on fait subir aux Etats-Unis et on considère que dans certaines conditions le pétrole peut être employé comme combustible sans danger. Les navires qui font le service entre Saint-Francisco et Dawson se servent de pétrole comme force motrice, en conformité des lois et règlements des Etats-Unis et on considère qu'ils n'offrent aucun danger. Les fonctionnaires de mon ministère rapportent que le pétrole employé dans les conditions imposées par ce bill n'offre pas de danger.

Le bill est rapporté, voté en 3ième délibération et adopté.

EAUX NAVIGABLES—AMENDEMENTS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur la résolution suivante :

Qu'il est expédient, dans l'intérêt de la navigation, que l'Acte concernant certains travaux dans et sur les eaux navigables, soit modifié de manière à contrôler plus efficacement le fonctionnement des ponts tournants et des bacs actionnés par des câbles, tiges métalliques, chaînes ou autres appareils.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette résolution est soumise à la Chambre à la demande de plusieurs députés du Nord-Ouest. Depuis quelques années, les communications entres les différentes localités sur les lacs et les rivières dans l'ouest ont fortement augmenté et beaucoup de bateaux sont actionnés par des câbles. La loi actuelle ne nous permet pas de faire des règlements pour la protection des passagers et des marchandises et il arrive souvent des accidents et même des pertes de vie, dûs au mauvais état de ces bateaux. On a recommandé au ministère de la Marine et des Pêcheries de faire adopter les règlements nécessaires. Les mêmes remarques peuvent s'appliquer aux ponts tournants.

M. SPROULE : Si le bill qui devra suivre cette résolution ne donne pas plus d'explications, nous n'aurons pas beaucoup de renseignements pour discuter la question.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami de Grey-est fait remarquer que cette résolution est vague et bien générale. Elle dit tout simplement que " l'acte concernant les travaux construits dans ou sur les eaux navigables sera amendé de manière à donner un contrôle plus efficace sur les ponts tournants et les bateaux actionnés par des câbles, tiges métalliques, chaînes ou autres appareils. "

Je ne vois pas l'avantage de procéder par rés lution quand les résolutions ne sont pas plus explicites. Il va sans dire qu'un bill comme celui-ci doit être précédé d'une résolution, mais celle-ci me paraît trop vague pour remplir les conditions exigées par les règlements de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable chef de l'opposition veut bien me le permettre je vais lui donner une idée générale du bill. Je n'ai pas rédigé moi-même cette résolution et j'admets qu'elle ne comprend pas tout ce qui devra se trouver dans le bill. Le bill dit, par exemple :

Personne n'installera, ne tendra ni n'entretiendra en travers, en dessus ou en dessous d'une étendue d'eau navigable en Canada, de câble, de chaîne ni d'autre appareil, destinés à actionner un bac, sans une licence obtenue du ministre de la Marine et des Pêcheries ; et ledit ministre peut faire des règlements applicables aux demandes de pareilles licences, et de terminer les droits (n'excédant pas cinq piastres pour chaque licence) à payer pour ces licences.

Tout câble, chaîne ou appareil pour servir à actionner un bac, installé, tendu ou entretenu sans licence peuvent être détruits sous l'autorisation du ministre de la Marine et des Pêcheries; et toute personne qui, sans licence, installe, tend ou entretient un câble, une chaîne ou autre appareil pour servir à actionner un bac, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas cent piastres ou d'un emprisonnement d'au plus trente jours, et paiera en sus les frais de l'enlèvement ou de la destruction de ce câble, de cette chaîne ou de cet appareil.

Pour les fins du présent acte, l'Exécutif peut faire des règlements pour gouverner l'emploi des câbles à bac, et l'entretien, l'usage, l'ouverture et la fermeture de ponts mobiles autres que des ponts de chemins de fer, sur toute étendue d'eau navigable au Canada, et pour l'entretien de feux et autres moyens de sûreté nécessités par des câbles à bacs et des ponts, et peut imposer une amende à recouvrer sur conviction sommaire et n'excédant en aucun cas cinquante piastres et les frais, ou un emprisonnement d'au plus dix jours, pour la violation de ces règlements, avec, s'il s'agit d'une contravention continue, une amende additionnelle d'au plus dix piastres et les frais pour chaque période de vingt-quatre heures que dure ladite contravention, ou un emprisonnement d'au plus vingt jours ; et dans le cas où il y a licence de câble à bac, le ministre de la Marine et des Pêcheries peut annuler la licence sur toute conviction de violation des règlements. Tout tel règlement sera publié dans la "Gazette du Canada."

M. R. L. BORDEN : Je félicite l'honorable ministre de la rapidité avec laquelle il s'est acquitté de sa tâche. Nous n'avons pas pu recueillir beaucoup d'informations de cette lecture, mais je suppose que nous pourrons relire ce qu'il vient de dire, dans les " Débats " demain, et nous pourrons alors nous faire une idée de ce qu'il vient de nous communiquer. Je crois que l'honorable ministre détient le record pour la lecture rapide.

M. COCHRANE : Généralement, on soumet une résolution à la Chambre pour expliquer un bill, mais dans le cas actuel, l'honorable ministre lit le bill pour expliquer la résolution.

M. TAYLOR : Cette loi aura-t-elle un effet rétroactif ? S'appliquera-t-elle aux bateaux déjà construits ? Dans la partie du pays où j'habite, entre l'Ile Howe et le canton de Pittsburg, les cultivateurs ont installé deux bateaux actionnés par des câbles pour leur propre usage et ces bateaux font le service depuis des années. Si ce bill doit avoir un effet rétroactif, il s'appliquera aussi à ces bateaux.

M. SPROULE : Il s'appliquera à tous.

M. TAYLOR : L'intention est peut-être de ne l'appliquer qu'aux bateaux qui seront construits à l'avenir. De plus, sur la rivière Rideau, il y a un grand nombre de ponts tournants qui ne sont pas des ponts de chemin de fer. Pourquoi les ponts sur la rivière Rideau seraient-ils mis sous la surveillance du ministère de la Marine et des Pêcheries ? Pourquoi aussi ce département aura-t-il la haute main sur les bateaux passeurs ? Il me semble que c'est le ministère des Travaux publics qui a autorisé le service de ces bateaux et maintenant c'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui intervient.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a peut-être une bonne raison à l'appui de la remarque que vient ed faire l'honorable député (M. Taylor) concernant les ponts sur le canal Rideau. Ce cas ne m'avait pas été signalé. Il est possible que lorsque le bill sera discuté en comité, la Chambre décide d'exempter ces ponts ainsi que les ponts de chemin de fer.

La motion est rapportée, votée en première et 2me délibérations et adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai l'honneur de proposer la première lecture du bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

PILOTAGE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur la résolution suivante :

Qu'il est opportun, dans l'intérêt de la navigation du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et de la rivière Saguenay en aval de Québec, de modifier l'Acte du pilotage et les Actes concernant les commissaires du havre de Montréal et les commissaires du havre de Québec, de manière à placer le pilotage de ces circonscriptions sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'espère que les honorables députés de la gauche ne se plaindront pas du texte de cette résolution, car elle est presque mot pour mot la répétition du bill qui devra suivre. Je ne veux pas retenir la Chambre en discutant cette question qui est bien comprise par la plupart d'entre nous. Le pilotage sur le Saint-Laurent a donné lieu à beaucoup de plaintes, mais jusqu'à présent, il a été impossible d'obtenir le consentement des commissaires du port de Québec et de la corporation des pilotes de Québec pour mettre ces derniers sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. Mais les pilotes sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal ont demandé que la loi concernant le pilotage fût amendée de manière à ce que ces pilotes soient sous le contrôle du ministère. Jusqu'à présent, ils ont été sous celui des commissaires du port de Montréal. Les représentants des compagnies de transport et des expéditeurs ont aussi demandé que l'acte concernant le pilotage fût amendé, non-seulement quant au Saint-Laurent, mais d'une manière générale. Mais je n'ai pas réussi à en venir à une entente avec les expéditeurs de Québec, de sorte que le bill ne concerne que le mode de pilotage entre Montréal et Québec et sur la rivière Saguenay.

M. SPROULE : Pourquoi applique-t-on cette loi à une partie du pays seulement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas encore pu obtenir l'adhésion des expéditeurs de Québec. De plus, les commissaires du port de Québec et la corporation des pilotes ne veulent pas de cette loi pour le moment. Après plusieurs entrevues avec les représentants de ces corporations, j'ai décidé de tenter une expérience en mettant les pilotes du port de Montréal et ceux de la rivière Saguenay sous le contrôle du ministère de la Marine. Nous verrons si cette réforme donne de bons résultats. Si l'expérience réussit, les Québecquois consentiront probablement à étendre la réforme à leur port. Le bill s'applique aussi à la rivière Saguenay. Voici pour quelle raison : Il y a eu sur cette rivière de graves accidents dûs à l'incompétence et à l'ignorance de certains pilotes. Les pilotes et les commissaires du port de Québec ne pouvaient pas s'entendre au sujet du pilotage sur la rivière Saguenay. Les commissaires permettaient à tous les pilotes de conduire les navires sur la Saguenay au lieu de ne confier ce soin qu'à ceux qui connaissaient bien la rivière. Cette résolution est demandée par les représentants des expéditeurs et des chambres de commerce de Montréal qui croient qu'il vaut mieux, dans l'intérêt public, mettre la rivière Saguenay sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries ; car cela nous permettra d'exiger des pilotes du district de Québec des examens de compétence qui seront une garantie pour la navigation.

M. R. L. BORDEN : Actuellement, qui a la haute main sur les pilotes à Québec, à Montréal et entre ces deux villes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les commissaires du port de Montréal ont la haute main sur le pilotage entre Montréal et Québec et les commissaires du port de Québec depuis cette ville jusqu'au Bic, dans le golfe.

M. R. L. BORDEN : Ce bill enlève-t-il les pilotes entre Québec et Montréal de la juridiction des commissaires du havre de Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Notre intention est de substituer le ministère de la Marine et des Pêcheries aux commissaires du port de Montréal pour ce qui concerne le pilotage entre Montréal et Québec.

M. R. L. BORDEN : Cela comprend-il aussi les pilotes à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Oui.

M. R. L. BORDEN : La résolution n'est pas claire sur ce point. Elle dit que les pilotes, en haut de Québec et jusqu'à Montréal, sont sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Et les pilotes à Qubec et plus bas jusqu'au Bic, resteront sous le contrôle des commissaires du port de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. R. L. BORDEN : N'y a-t-il pas une anomalie à ce que le gouvernement ait de l'autorité sur les pilotes dans une partie de la rivière et non dans l'autre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le principe est le même. Actuellement, les pilotes de Montréal à Québec sont sous le contrôle des commissaires du port de Montréal et les pilotes depuis Québec jusqu'au golfe sous le contrôle des commissaires du port de Québec. On propose de changer cela et de mettre les pilotes du district de Montréal sous le contrôle

du ministère de la Marine et des Pêcheries. Cela se fait du consentement unanime des pilotes eux-mêmes qui ne sont pas érigés en corporation entre Montréal et Québec ; mais entre Québec et le golfe les pilotes forment une corporation et ils persistent à faire leurs propres règlements. Entre Montréal et Québec, il n'y a pas de corporation et les pilotes sont sous la direction des commissaires du port et nous désirons faire quelques autres règlements concernant les pilotes. Les commissaires du port de Montréal consentent à céder leur juridiction au ministère de la Marine et des Pêcheries, les pilotes le demandent aussi et les chambres de commerce et les expéditeurs réclament ce changement depuis des années. La loi entrera en vigueur le premier janvier prochain, après que des règlements auront été préparés et soumis aux intéressés, afin que les intérêts de tous soient protégés.

M. GALLERY : Pourquoi les pilotes entre Montréal et Québec ne forment-ils pas une corporation? Quelle différence y a-t-il entre eux et ceux d'en bas de Québec?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a deux ans les pilotes entre Montréal et Québec ont demandé à se former en corporation et ont présenté un bill à cet effet. La demande a été combattue par les chambres de commerce et ceux qui ont des intérêts dans la navigation et le bill a été rejeté par le Sénat. C'est pour cette raison que ces pilotes ne sont pas constitués en corporation.

M. SPROULE : S'il est nécessaire de mettre les pilotes d'une partie du fleuve sous le contrôle du mnistère de la Marine et des Pêcheries, la même raison doit exister pour les autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a peut-être raison en théorie, mais nous n'avons pas voulu prendre de moyens coercitifs contre les pilotes à Québec et en aval qui s'opposent fortement à être mis sous la juridiction du ministère de la Marine et les expéditeurs de Québec les appuient. Nous avons donc décidé de ne nous occuper que de ceux de Montréal et de faire des règlements qui donneront satisfaction au public et aux pilotes. Si cette tentative réussit, comme nous l'espérons, nous pourrons alors dire aux pilotes de Québec : bon gré, malgré, il faut que vous soyez sous la juridiction du ministère de la Marine. Pour le moment, nous n'avons pas cru devoir agir ainsi.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. GALLERY : Je désirerais avoir certaines explications de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet de ce bill. Il me semble qu'il est aussi important que les pilotes entre Montréal et Québec soient érigés en corporation que ceux entre Québec et la mer. Je voudrais savoir pourquoi ils ne le sont pas. Ils ont présenté un bill à cet effet, il y a quelque temps.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a deux ou trois ans ces pilotes ont demandé à se former en corporation, et le bill a été combattu par les chambres de commerce de Montréal, par les membres de la Halle au blé, par les expéditeurs et tous ceux qui ont des intérêts dans la navigation. Les raisons données pour cette opposition ont été discutées par le Sénat et ce dernier a décidé que ces pilotes ne devaient pas former une corporation et qu'ils devaient rester comme ils étaient, sous la direction des commissaires du port de Montréal.

M. GALLERY : Dois-je comprendre que les pilotes entre Montréal et Québec, sont une institution tout à fait différente de celle des autres pilotes?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout à fait.

M. GALLERY : Quelle différence y a-t-il?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La différence consiste en ceci : les pilotes entre Québec et la mer se sont formés en corporation, il y a déjà longtemps, et cette corporation a toujours existé depuis. Les commissaires du port de Québec et la chambre de commerce semblent disposés à maintenir cette corporation en existence et à ne pas la mettre sous la juridiction du ministère de la Marine. A Montréal, on est d'une opinion toute contraire. Tout le monde s'accorde à dire que les pilotes, entre Montréal et Québec doivent être sous le contrôle du ministère de la Marine. Ils ont fait une demande dans ce sens, et les pilotes eux-mêmes y ont acquiescé.

M. GALLERY : D'après ce que je peux voir, l'honorable ministre est d'opinion que les pilotes entre Montréal et Québec ne sont pas aussi compétents que ceux qui font le service entre Québec et le Golfe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Personne ne prétend cela.

M. GALLERY : N'est-il pas aussi important que les pilotes entre Montréal et Québec forment une corporation, que les autres ? C'est ce que je voudrais savoir. Il s'agit ici d'une question importante que la Chambre devrait étudier à fond, et ne pas décider à la hâte. Tout le succès de la question des transports dans le pays repose sur celle du pilotage et puisqu'il s'agit de faire des réformes, elles devraient s'appliquer à tout le système et non pas à une partie seulement. Pendant la suspension de la séance, j'en ai causé avec quelques commissaires du port de Montréal, et ils aimeraient que la question restât en suspens pendant une journée ou deux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les commissaires du port de Montréal ont adopté à l'unanimité une résolution demandant que ces pilotes fussent sous le contrôle direct du gouvernement. La Chambre de commerce et les expéditeurs se sont aussi déclarés en faveur de ce changement, de sorte que je ne vois pas d'où pourrait venir la difficulté. Les commissaires du port de Montréal veulent être débarrassés de cette question de pilotage entre Québec et Montréal, et je ne vois pas quelle objection on pourrait soulever.

M. TALBOT : La différence entre les pilotes sur le fleuve entre Québec et Montréal, et ceux entre Québec et le Bic, est facile à expliquer. Il n'y a qu'une couple d'années que les pilotes de Montréal ont demandé à former une corporation. Leur mode d'opérer est tout à fait différent de celui des autres pilotes et est pour ainsi dire volontaire. Les compagnies de transports sont libres de choisir le pilote qu'elles veulent. Il y a environ 75 pilotes entre Montréal et Québec, et les personnes les plus compétentes sont d'avis que 25 suffiraient. Quant aux pilotes entre Québec et le Bic, c'est une institution qui existe depuis au-delà de 100 ans, et qui est légalement constituée en corporation depuis 43 ans. Je considère que dans cette affaire, nous devons agir avec prudence, faire des expériences et attendre les résultats que donnera la réforme introduite entre Montréal et Québec, avant d'aller plus loin. Je demande la permission de citer quelques extraits d'un travail que j'ai ici et qui donne l'historique de la question du pilotage à Québec :

Les pilotes licenciés pour le bas du fleuve Saint-Laurent (Sea Pilots) furent incorporés en 1860. A cette époque l'autorité de pilotage était ce que l'on appelait la Maison de la Trinité. Plus tard, en 1875, elle fut remplacée par la commission du havre. (Vide chap. 28). Notre corporation existe depuis près de 43 ans ; c'est assez dire quelle possède une longue expérience en fait de pilotage de même qu'en ce qui regarde la régie des pilotes qui sont sous son contrôle et sa direction. Elle est parfaitement au fait du service des différents postes de pilotage du Bic et de la Pointe-au-Père, comme des moyens d'accommoder les compagnies de steamers transatlantiques, les bateaux appelés charbonniers. A part cela, notre corporation possède un avantage considérable, grâce à ses rapports constants avec les capitaines des bateaux-pilotes qui sont eux-mêmes des pilotes licenciés, toujours en croisière, le jour comme la nuit au Bic et aux autres postes. Bref, elle est chargée de voir à ce que le service soit effectif dans toute la mesure du possible. Cette année la liste officielle des pilotes est de 114, mais le nombre effectif n'est en réalité que de 108.

Je dois expliquer, M. l'Orateur, que, à la date de leur érection en corporation, ces pilotes étaient au nombre de 240 ou 250 ; aujourd'hui il suffirait de 75 ou 80 pilotes entre Québec et le Bic. Cela est dû aux changements survenus dans le mode de navigation, et à l'introduction des navires à vapeur. Autrefois nous n'avions que des voiliers qui naviguaient lentement ; mais avec les navires rapides d'aujourd'hui, un pilote peut faire cinq fois plus de travail qu'auparavant.

Le bureau des pilotes est ouvert toute l'année. Durant toute la saison de navigation, savoir, du 10 avril au 10 décembre, notre bureau est ouvert jour et nuit. Le gardien de nuit est lui-même un pilote licencié toujours prêt à répondre aux informations demandées à toute heure. Il a constamment sous la main des pilotes prêts à s'embarquer au moment où un vaissseau arrive dans le port, qu'il soit un voilier ou un steamer, soit qu'il vienne de Montréal, Sorel ou Trois-Rivières ou qu'il soit à quitter notre port pour la mer.

Les armateurs, agents de compagnies, capitaines ou commandants ont le droit de choisir leurs pilotes dans le port de Québec ou sur les postes de pilotage du Bic et de la Pointe-au-Père.

Tous les printemps les grandes compagnies maritimes choisissent les pilotes qu'elles désirent avoir et notre bureau s'empresse d'acquiescer à leur demande, en se réservant toutefois le droit de les commander ou de les retirer si l'intérêt général l'exigeait ; tout cela se pratique de façon à aider le commerce et malgré que la loi ne nous y force point. Nous avons des pilotes qui ont été pendant 40 ans au service de la même compagnie et d'autres qui l'ont été pendant au-delà de 30 ans. Voilà qui prouve qu'ils ont donné pleine et entière satisfaction au haut commerce.

La plupart des transatlantiques, charbonniers ou autres, venant de Montréal arrivent à Québec sur la fin du jour et continuent de suite à la mer durant la nuit. C'est à peine si le vaisseau diminue sa vitesse pour permettre à la chaloupe qui porte notre pilote à bord d'accoster. Vous le voyez donc, nos pilotes sont obligés de naviguer la nuit une partie du temps. Il leur faut, s'il y a de la brume, une grande expérience et une connaissance parfaite du fleuve pour diriger les vaisseaux et leur faire faire les évolutions nécessaires pour éviter les écueils.

Un bon nombre de pilotes sont porteurs de certificats de première classe provenant des capitaines dont les vaisseaux ont été maintes fois pilotés par eux. Plusieurs ont aussi des brevets de capitaines au long cours et un grand nombre ont des certificats de cabotage.

On a fait beaucoup de bruit au sujet des plaintes portées contre les pilotes, soit pour incompétence, ivrognerie, ou autre cause. Permettez moi d'attirer spécialement votre attention sur le fait que ces plaintes viennent le plus souvent de sources non autorisées. Ce ne sont pas les compagnies qui sont au courant de l'organisation du pilotage qui se plaignent de l'inefficacité du service, mais bien certains écrivains mal renseignés et j'ajouterai mal disposés envers les pilotes. Ils parlent de choses qu'ils ignorent sans prendre la peine de se renseigner. Qu'il arrive un accident, la chose peut arriver au pilote le plus expérimenté, et de suite on s'écrie que ce doit être la faute du pilote le plus expérimenté, et de suite on s'écrie que ce doit être la faute du pilote, avant même d'avoir été aux renseignements et avant même que l'enquête ait déterminé sur qui doit peser la responsabilité. Je dirai plus : même après l'enquête faite, ces écrivains persistent à tenir le pilote responsable quand il avait été prouvé que la faute devait être imputée au capitaine ou aux officiers du bord. Même dans ces cas, l'on trouvait moyen de dire que l'accident était arrivé par suite du défaut de connaissances du pilote. C'est presque une coutume d'intercaler le nom du pilote dans des plaintes souvent imaginaires. Ces écrits irréfléchis ont plus nui à la bonne ré-

putation de votre voie fluviale que la prétendue incompétence des marins.

Il y a eu erreur de jugement dans certains cas : quel est le mortel qui ne s'est jamais trompé ? il ne faut parfois qu'un moment de distraction pour échouer un vaisseau. Et dans la brume, le mauvais temps, Dieu sait qu'elle misère nous avons, à quels dangers nous sommes exposés. Ceux qui nous blâment si légèrement ne connaissent pas toutes les angoisses que nous éprouvons bien souvent. En fait de désastres maritimes je ne crains pas d'affirmer que le fleuve Saint-Laurent peut subir une comparaison favorable avec n'importe quelle autre rivière.

J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur le passage suivant :

Pendant les 40 dernières années, nos pilotes ont piloté (86,707) quatre-vingt-six mille sept cent deux vaisseaux, 50,304 voiliers et 33,399 steamers.

On nous accuse de former un "family compact", d'être une institution surannée, hors de mode et dont l'existence n'est plus nécessaire.

A plusieurs reprises les pilotes ont subi des enquêtes qui au début paraissaient devoir tourner contre eux aux yeux de ceux qui travaillent à notre ruine. Chaque fois les pilotes sont sortis indemnes de ces enquêtes. Quel meilleur témoignage pouvons-nous avoir que celui des compagnies qui nous emploient ? Or, nous avons de celles-ci les lettres les plus flatteuses à l'adresse des pilotes. Sans forfanterie nous ne craignons pas d'être mis en parallèle avec les pilotes de tous les ports du monde.

Dans les eaux du pilotage de Québec au Bic et vice-versa, vous pouvez constater par les rapports officiels donnés par les commissaires du havre de Québec, que les accidents ont été proportionnellement bien peu considérables. Il y a eu même des années où nous n'avons pas eu un seul accident dont les pilotes aient été blâmés.

Pour vous démontrer jusqu'à quel point nous sommes prudents et sévères, nous ne permettons pas à un pilote qui est sous l'influence de la boisson de prendre charge d'un vaisseau. Si ce pilote est engagé ou retenu par une compagnie, par son agent ou par un capitaine, il est mis à l'amende et remis sur la liste. Il perd la faveur d'être à l'emploi de cette ligne. Je suis fier de pouvoir affirmer que le nombre des pilotes qui font usage de boissons est très limité. Notre bureau, depuis un certain nombre d'années s'est montré très sévère à cet égard. Avant longtemps nous entretenons l'espoir de détruire complètement ce vice qui entraîne de si grands dangers pour la sureté de la haute navigation. Pour exterminer ce vice déplorable notre corporation possède un remède efficace : ce sont les amendes. Il y en a encore un autre non moins efficace que nous donne la loi. C'est la perte de la licence sur une déclaration officielle assermentée par deux témoins dignes de foi et portée devant la commission du havre.

Le jour où il arrive un accident à un pilote, il lui faut avoir cent fois raison pour obtenir gain de cause, car il est sûr d'avoir coalisé contre lui tout l'équipage désireux de sauver ses principaux officiers.

LES APPRENTIS PILOTES.

Aujourd'hui les apprentis pilotes n'ont pas l'avantage de pouvoir bien se renseigner sur certaines parties du pilotage, notamment sur les sondages. On comprend en effet, qu'à bord des steamers qui vont à toute vitesse les sondages sont impossibles, excepté pendant les temps de brume. Autrefois lorsque nous avions les voiliers la chose était plus facile.

A plusieurs reprises la Corporation des pilotes a demandé au département de la Marine qu'au moins une partie de la section 22 de la 12 Vict. chap. 114, abrogé par 36 Vict. chap. 54, soit remise en vigueur. Par le statut 12 Vict. chap. 114, il était dit : Il y aura deux surintendants du pilotage qui seront des pilotes licenciés d'au moins dix ans de pratique. Et qu'il soit statué que la Maison de la Trinité de Québec, afin de fournir aux apprentis pilotes les moyens d'étudier le chenal du nord, enverra au moins deux fois par année pour explorer le chenal, son bâtiment sur lequel seront admis sous la surveillance de l'un des surintendants des pilotes tous les apprentis pilotes.

La commission du havre qui a remplacé la Maison de la Trinité depuis 1875, n'a pas de vaisseau à sa disposition. C'est pourqu i les pilotes insistent pour qu'un bâtiment soit mis à leur disposition. Ces apprentis ayant fait les sondages voulus et absolument nécessaires sous la surveillance d'un pilote licencié et avoir tenu, des notes officielles vérifiées avec les cartes, obtiendront des connaissances, avec le temps, beaucoup plus avantageuses que par tout autre mode. Tout apprenti qui, à l'avenir, aura à subir un examen pour devenir pilote, lorsque son temps d'apprentissage sera expiré, devra avoir une connaissance parfaite, non seulement de la boussole par pointes et degrés, mais aussi de la variation, de la déviation et la dérive, pour pouvoir donner la course vraie ou astronomique, et vice-versa.

Pour avoir une connaissance bien approfondie du fleuve Saint-Laurent, soit dans le chenal du sud, presque constamment en usage, ou de celui du nord, et l'entrée et la sortie du Saguenay, il faut de toute nécessité procurer à ces apprentis les moyens nécessaires pour faire, plus tard, des pilotes compétents. On ne peut pas songer maintenant à faire des sondages quand un vapeur file 10 à 12 milles à l'heure. Car à bord on compte jusqu'aux minutes que le vaisseau peut perdre. Voilà pourquoi nous demandons à ce qu'un bateau soit mis à la disposition des apprentis afin de leur permettre d'apprendre une chose qui ne saurait leur être enseignée autrement. Cela coûterait peu au gouvernement tout en rendant plus sûre encore la navigation de notre fleuve. Ces apprentis, après avoir fait les sondages voulus et absolument nécessaires sous la direction d'un pilote licencié. Le bureau de direction des pilotes devrait être autorisé à faire subir, au moins une fois l'an, durant l'été, un examen à tous les apprentis. Cela nous permettrait de constater les progrès qu'ils auraient faits dans l'étude de leur future profession. Des notes spéciales seront tenues dans un livre particulier à cet effet. Je ne saurais trop répéter que cette carrière est ouverte à tout le monde : il est donc profondément injuste de prétendre comme on le fait dans certains quartiers, que cette profession est limitée à certaines personnes seulement. Nous avons dans le bureau actuel un pilote, qui a été plusieurs années président de notre corporation et dont le père n'avait jamais été pilote. On dit : il n'y a que des fils de pilotes qui entrent dans cette carrière. N'arrive-t-il pas très souvent qu'un jeune homme devient avocat ou médecin parce que son père a embrassé cette profession. Il subit l'influence du milieu où il vit. Il en est de même des fils de pilotes : dès leur bas âge ils entendent parler de navigation, ils ont des vaisseaux minuscules qu'ils commandent avec des petits camarades, et, peu à peu, le goût se développe pour la marine et ils se font pilotes. Où est le mal ?

D'après la loi actuelle les apprentis ne sont admis à passer brevet avec la corporation des pilotes qu'après que celle-ci en a obtenu la permission de l'autorité du pilotage quant au nombre d'abord. Ces apprentis sont présentés au bureau des pilotes par ordre de séniorité, par des pilotes licenciés, suivant la coutume qui maintenant est devenu loi. Ils sont ensuite présentés par le bureau de direction à l'autorité de pilotage qui a le droit de les accepter ou de les rejeter. Ces apprentis sont donc sensés être sous le contrôle du gouvernement, car tous les règlements, comme ceux des pilotes, doivent, avant de devenir en force, être publiés dans les deux langues, dans les papiers nouvelles, et recevoir l'approbation de l'autorité du pilotage établie par le gouvernement.

LE TARIF.

Le tarif du pilotage remonte à 1803. Il a donc cent ans d'existence. Ce n'est qu'en 1882 que nous avons réussi à le faire modifier légèrement. On nous a alors accordé une augmentation de 7½ pour 100 quand la commission du havre avait à l'unanimité, d'après la loi, recommandé 15 pour 100. En outre, nous avions de l'honorable M. McLellan, alors ministre de la Marine, la promesse que l'année suivante, notre tarif serait basé sur le tonnage dans tout le Dominion. Ce mode est sans contredit le plus rationel. Plusieurs des ministres qui vous ont précédé à la tête du ministère que vous occupez ont admis le principe, mais c'est tout ce qu'ils ont fait : la chose est restée lettre morte. Vous admettrez que les conditions de la vie ont singulièrement changé. Tout coûte plus cher pour l'existence et nous en sommes encore à un tarif vieux d'un siècle, légèrement changé en 1882.Mais depuis, le tarif des avocats a été changé, celui des notaires, celui des juges l'a été également en se basant sur le fait que le coût de la vie a beaucoup augmenté Nous sommes des mortels comme tous ces hommes-là et nous souffrons comme eux de l'augmentation du coût de la vie. Ne serait-il pas juste de remodeler notre tarif ?

C'est un principe incontestable qu'un employé a droit à une rémunération proportionnée à son travail comme à la responsabilité qu'il assume. Un avocat chargé d'une cause de $100,000 exige-t-il le même prix que pour une cause de $100 ? Evidemment non, n'est-ce pas ? Eh bien ! pourquoi ne pas nous appliquer cette règle ? Si elle est juste pour les uns, elle devrait l'être pour les autres.

Permettez-moi de vous faire remarquer que ce que l'on nous avait accordé en 1882, nous l'avons perdu, en partie du moins, par l'exemption du pilotage des vapeurs charbonniers, vide R. S. C. cap. 80, sec. 59 (c) et par 2 Ed. VII, chap. 27. Une partie de ces charbonniers prennent pilotes; mais quelques-uns n'en prennent que lorsque les capitaines, indemnisés par les compagnies, craignent ne pouvoir les piloter facilement ou trouvent qu'ils perdront moins de temps en ayant un pilote licencié. Nous avons déjà constaté l'incompétence de ces marins non qualifiés, surtout dans les rencontres en rivière dans des endroits difficiles. Nos pilotes connaissent leur ouvrage, étant constamment exposés à ces rencontres, et ils savent comment s'y prendre pour donner la marge voulue, car ils sont sûrs de l'eau qu'ils doivent voir soit d'un côté comme de l'autre de la rivière. Il en résulte une perte de temps pour les deux parties. Donc ces pilotes non expérimentés mettent les nôtres dans des positions difficiles.

Le pilote, pour avoir droit de prendre charge d'un vaisseau quelconque, doit être licencié, c'est-à-dire, avoir fait un apprentissage de sept années consécutives ; avoir fait huit traversées de l'Atlantique ; avoir subi des examens de la rivière, de la vue, de l'ouïe, etc., lorsqu'il lui arrive un accident quelconque, on lui enlève son brevet pour une période de temps plus ou moins longue, sinon pour la vie. Quant à ces charbonniers soi-disant exempts de pilotage le premier venu peut en prendre charge sans avoir subi aucun examen, ni avoir démontré qu'il avait une connaissance quelconque de la rivière, et n'ont aucune responsabilité : la loi ne pouvant les atteindre. Nous gardons des pilotes licenciés à nos postes de pilotage à bord de nos bateaux-pilotes en prévision de prendre charge de ces vaisseaux, et souvent, nous en sommes pour nos frais. Dans l'intérêt général même du commerce, ne serait-il pas préférable de rappeler cette loi ? Malgré tout les pilotes n'ont jamais refusé le service, tant nous avons conscience des responsabilités que nous avons.

Le tout humblement soumis,

LOUIS E. MORIN,
Président de la corporatiin des pilotes
pour le havre de Québec et au-dessus.

Il y a 35 à 40 ans, quand nous n'avions que des voiliers en bois, les pilotes étaient payés d'après le tirant d'eau du navire. Les plus grands avaient une capacité de 1,200 à 1,500 tonneaux. Les navires d'aujourd'hui, sur le Saint-Laurent jaugent de 8,000 à 10,000 tonneaux. Les voiliers en bois pouvaient s'échouer cinq ou six fois sans subir d'avaries, tandis que les navires en fer et en acier se brisent au moindre choc. Les premiers n'avaient que le vent pour les aider, et aujourd'hui presque tous sont mus par la vapeur. La responsabilité des pilotes est donc beaucoup plus grande qu'autrefois.

Le travail que je viens de lire donne en peu de mots l'histoire des pilotes dans le bas du fleuve Saint-Laurent. Tous ceux qui connaissent tant soit peu la navigation de cette partie du fleuve, admettront que cette corporation est composée d'hommes très compétents. Ce sont tous des marins de beaucoup d'expérience, qui connaissent leur métier à fond et qui ont voyagé sur toutes les mers.

Il n'y a pas de doute que depuis quelques années on a fait de grandes améliorations à la navigation sur le Saint-Laurent, mais il reste encore à faire. C'est un fait admis que la corporation des pilotes de Québec est trop nombreuse pour le travail qu'il y a à faire. Comme les compagnies de steamers ont le choix de leurs pilotes, ce serait une bonne chose si le ministère de la Marine employait les autres à faire constamment des sondages, le long du chenal, en haut et en bas. Ils feraient des rapports complets, d'année en année, qui seraient très utiles à la navigation et diminueraient la fréquence des accidents.

M. TAYLOR : Je ne vois pas en quoi les explications que vient de donner l'honorable député de Bellechasse se rapportent à la question qui nous occupe. J'admets une grande partie de ce qu'il dit de l'importante corporation des pilotes et il sera peut-être nécessaire de faire une loi les concernant. Mais la résolution est pour amender la loi concernant le pilotage, et le port de Mont-

M. GALLERY.

réal et celui de Québec, et je crois, comme l'honorable député de la division (Saint-Laurent) que le gouvernement doit agir avec prudence. Je trouve singulier qu'à la fin d'une session de sept mois le ministre de la Marine et des Pêcheries vienne nous soumettre quatre résolutions sur lesquelles seront ensuite basés des bills. Les commissaires des ports de Montréal et de Québec et les expéditeurs n'auront pas le temps de faire connaître leurs objections s'ils en ont.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce sont eux qui demandent cette loi.

M. TAYLOR : Nous n'avons pas vu cette demande et l'honorable député de la division Sainte-Anne, qui représente une division que cette question intéresse, proteste contre ce changement. C'est surtout la fin de la résolution qui m'intrigue : " de manière à placer le pilotage de ces circonscriptions sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries." Est-ce l'accomplissement partiel de la promesse faite par le ministre avant son élection, quand il disait aux électeurs : Elisez-moi et je prendrai une grande partie du ministère des Travaux publics. S'il était autorisé à faire cette promesse, pourquoi le gouvernement ne présente-t-il pas un bill pour diviser le ministère des Travaux publics au lieu de procéder au démembrement partiel de ce ministère ?

Cette résolution demande à mettre le pilotage sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce dernier a violé un secret ministériel en faisant cette promesse, qu'il nia ensuite, mais cette résolution est une nouvelle preuve que cette promesse a réellement été faite. J'espère que le gouvernement tiendra compte de la protestation de l'honorable député de la division Sainte-Anne et qu'il hésitera, avant de changer les règlements actuels qui sont en vigueur depuis des années, sans que personne ait demandé à les changer. Si c'est un accomplissement partiel du marché fait entre le gouvernement et l'honorable ministre pour lui donner une partie du ministère des Travaux publics, cela devrait se faire ouvertement, au moyen d'un bill et non au moyen d'une douzaine de petites résolutions enlevant ceci et cela du ministère des Travaux publics pour le donner au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le gouvernement devrait laisser l'affaire en suspens jusqu'à ce que les expéditeurs et les commissaires du port de Montréal aient fait connaître leur opinion. Les pilotes sont actuellement sous le contrôle du ministre des Travaux publics ; ont-ils demandé à être mis sous celui du ministre de la Marine et des Pêcheries ? Les intérêts de la navigation devraient être réunis sous une même direction et non pas éparpillés ci et là. Le gouvernement devrait adopter un plan bien défini et mettre toute la question sous une direction unique.

M. GALLERY : J'ai protesté parce que je considère que les commissaires du port de Montréal sont aussi capables d'administrer leurs propres affaires que les commissaires du port de Québec. Je ne vois pas pourquoi les pilotes d'en bas de Québec et ceux entre Québec et Montréal ne sont pas tous sur le même pied. Pendant la suspension de la séance, j'ai discuté la question avec une couple de commissaires du port de Montréal et ils sont de mon avis. Ils désirent que la question soit retardée de quelques jours. Je ne veux pas du tout insinuer que mon ami, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a un but quelconque en demandant ce changement ; je suis convaincu qu'il ne fait que se rendre aux désirs des commissaires du port de Montréal, mais je ne pense pas comme eux sur cette question. Je considère que nous reculons en leur enlevant le contrôle du pilotage pour le donner au ministère de la Marine. Dans tous les cas, il vaudrait mieux suspendre cette résolution un jour ou deux pour nous donner le temps de l'étudier.

M. BORDEN : Je n'approuve pas absolument la manière dont le ministre de la Marine et des Pêcheries traite cette question. Parce que certaines grandes institutions demandent à mettre le pilotage entre Montréal et Québec sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries, il prétend que cela doit se faire, et que parce que d'autres institutions demandent qu'il n'y ait pas de changements à Québec, il ne doit pas y en avoir. Pour moi, il me semble que le point à décider est de savoir quel est le mode le plus efficace. Si le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries est préférable, donnons lui juridiction sur tout le pilotage, depuis Montréal jusqu'au Bic. S'il vaut mieux que les pilotes restent sous le contrôle actuel, ne faisons aucun changement. Dans cette question nous devons n'avoir en vue que l'intérêt de la navigation. La seule raison que donne le ministre c'est que certains personnages qui remplissent certaines fonctions à Montréal consentent à ce que les pilotes sous leur contrôle passent sous celui du ministère de la Marine et des Pêcheries. En vertu de quel principe de sage administration veut-on adopter un plan comme celui-là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le principe en jeu est le même dans les deux cas. Je partage absolument l'avis de l'honorable député et je crois que tout le pilotage devrait être sous le contrôle du ministère de la Marine.

M. BORDEN : Je n'ai pas dit cela, mais qu'il faudrait d'abord décider quel est le meilleur mode de contrôle et ensuite l'appliquer à tout le pilotage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Qui sera juge ?

M. BORDEN : Le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sur l'avis de qui ?

M. BORDEN (Halifax) : Qui le gouvernement consulte-t-il généralement dans les questions d'administration publique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'opinion publique.

M. BORDEN (Halifax) : Y en a-t-il une pour le bas du fleuve et une autre pour le haut ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas ainsi que j'entends l'opinion publique. Si l'honorable ministre veut qu'il existe deux opinions locales différentes sur la même question, je comprends cela ; mais cela ne serait pas l'opinion publique.

Je dirai de plus qu'en fait d'administration, je ne partage pas l'opinion émise par l'honorable ministre ainsi que par mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) que l'on doit se laisser guider absolument par l'opinion publique. Le gouvernement doit avoir une opinion par lui-même. En supposant que cette année l'opinion publique serait favorable à l'idée de traiter cette question d'une certaine manière, mon honorable ami prétendrait-il adopter cette manière de voir, et si, l'année prochaine, l'opinion publique, dans ce district en particulier, était changée, modifierait-il encore sa manière de voir Je sais que l'opinion publique exerce une grande influence sur la politique du gouvernement dans certains cas; son influence est beaucoup plus forte que celle des principes.

Cependant, je considère que le sentiment public qui existe dans un district ou une localité en particulier n'est pas un guide sûr quant à ce qui concerne les questions d'administration de cette nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais lorsque les parties intéressées sont unanimes à favoriser un changement dans le sens indiqué par cette résolution, je considère que le gouvernement est parfaitement justifiable d'accepter les conseils de ceux qui sont au courant de la question. Ainsi, l'Association des expéditeurs de Montréal est composée d'hommes représentant les différentes compagnies de steamers. Cette association a fait remarquer en plusieurs occasions que le mode de pilotage en vigueur entre Montréal et Québec devrait être placé sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, et qu'il était nécessaire d'améliorer cette partie importante du système de transport sur le Saint-Laurent. C'est là l'opinion des membres de cette association depuis 10 ou 15 ans, à ma connaissance. L'enquête tenue il y a quelques années s'est terminée par une recommandation de la part des commissaires de placer le pilotage sous la juridiction du gouvernement. Si la chose n'a pas été faite, c'est que le gouvernement voulait commencer par obtenir autant que possible le consentement de toutes les parties directement intéressées. Il y avait la commission du port de Montréal et les pilotes. Ces derniers constituent une classe importante. La plupart de ces hommes ont fait des sacrifices considérables pour étudier l'art de la navigation et devenir des marins habiles. Lorsque j'ai pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, je me suis mis à étudier la question, que je connaissais déjà assez bien, ayant fait partie du bureau des commissaires du port de Montréal durant quatre ans. Je connais les difficultés qu'offre la navigation dans cette partie du Saint-Laurent. Les commissaires se dirent avec raison qu'il se trouveraient libérés d'une partie de leur responsabilité en confiant l'administration du pilotage au ministère de la Marine et des Pêcheries, et ils adoptèrent à l'unanimité une résolution à cet effet. Les pilotes eux-mêmes discutèrent longuement la question avant de pouvoir en arriver à une décision, et, finalement, ils acceptèrent à l'unanimité de passer sous la juridiction du ministère. Le Board of Trade de Montréal est également favorable au changement. Ce sont là des corporations publiques qui doivent savoir ce qui est dans l'intérêt de la navigation du Saint-Laurent, au moins quant à ce qui concerne cette partie du fleuve. Mais il nous a été impossible d'arriver au même résultat auprès des commissaires du port de Québec et de ceux qui sont plus particulièrement intéressée dans la navigation à cet endroit. Il existe dans cette dernière ville une corporation de pilotes, et ses membres adhèrent aux privilèges et aux avantages dont ils jouissent, étant convaincus que les lois et les règlements sévères qui les régissent sont suffisants. Ils n'ont pas voulu consentir à passer sous la juridiction du ministère de la Marine et de Pêcheries.

Pourquoi les forcerions-nous à le faire ? Pourquoi les prendrions-nous à la gorge et les obligerions-nous à passer sous la juridiction du département quand, après tout, il s'agit là d'une question discutable, d'une question qui, même après avoir été décidée dans le sens adopté par le gouvernement, offrira certaines difficultés dans son application, afin d'avoir la certitude qu'elle sera dans l'intérêt général ?

Les commissaires du port de Montréal, les pilotes eux-mêmes, la Chambre de commerce et tous les expéditeurs sont convaincus que les pilotes doivent être placés sous la juridiction du ministère, de sorte que, quand un accident se produira, ou que l'on emploiera des pilotes incapables on saura à qui adresser des reproches et qui sera en faute. C'est en présence de ces faits que le gouvrnement s'est décidé à préparer ce bill. On propose de retarder l'adoption de cette mesure. Mais je ne vois pas que l'on puisse se plaindre que le gouvernement agit à la

hâte, quand tout le monde est d'accord sur l'utilité et l'urgence de cette mesure. L'honorable député de la division Sainte-Anne (M. Gallery) a bien le droit de se faire l'écho des sentiments de quelques commissaires du port qui sont revenus sur leur décision première, et de demander quelques jours de délai. Mais il est certain que l'honorable député n'est pas plus affirmatif sous ce rapport que l'est l'honorable député (M. Taylor) dans la prétention qu'il a émise, car quand tout le monde demande une chose, et que toutes les parties intéressées se sont entendues pour qu'elle soit adoptée, je voudrais savoir si les objections de gens que cela ne concerne pas peuvent être bien fondées. Quels sont ceux qui connaissent mieux que les commissaires du port de Montréal ce qui est dans l'intérêt des pilotes qui font le service entre Montréal et Québec ? Quels sont ceux qui sont mieux renseignés sur ce point que les pilotes eux-mêmes ou que les représentants des expéditeurs ?

M. TAYLOR : S'ils sont laissés à eux-mêmes. Mais l'honorable ministre nous a dit qu'il n'avait pu réussir à convaincre les personnes intéressées dans la navigation à Québec, que ce changement serait dans l'intérêt de la navigation. Il est donc évident que le ministère a cherché à influencer l'opinion publique. L'histoire racontée par le ministre des Pêcheries tend à démontrer que c'est à ce travail que s'est livré son département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce serait là un signe que ce ministère exerce une influence considérable. J'ai invoqué un fait connu et au sujet duquel je défie la contradiction, lorsque j'ai dit qu'il y avait plus de dix ans que les expéditeurs de Montréal demandaient ce qui est prescrit dans ce bill. Quels sont ceux qui sont plus intéressés dans la sûreté de la navigation entre Québec et Montréal, que les expéditeurs ? Ils sont unanimes sur ce point. Pourquoi l'honorable député prétend-il que nous avons essayé de tourner l'opinion publique dans cette direction ? Ce n'est pas ce qui a eu lieu. Cette opinion, les expéditeurs l'ont exprimée il y a dix ans passés, et ils ont persisté. A l'origine, les pilotes n'étaient pas du même avis. Mais dernièrement ils ont fini par comprendre qu'il était dans leur intérêt de se trouver sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries. La Chambre de commerce a adopté une résolution dans le même sens, ainsi que les commissaires du port. Tous les intéressés sont unanimes sur ce point. Ceux qui ne sont pas directement intéressés ne peuvent s'attendre à ce que l'on suppose qu'ils sont mieux renseignés sur la question que les parties en cause, ceux qui ont intérêt à ce que l'on en arrive à un règlement satisfaisant de la question.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre (M. Préfontaine) n'a pas beaucoup d'égard pour le député de la division Sainte-Anne (M. Gallery) quand il prétend que tout le monde demande l'adoption de ce bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous ceux qui sont intéressés.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de la division Sainte-Anne n'est-il pas un contribuable de Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas intéressé dans la navigation.

M. BORDEN (Halifax) : Cet honorable député ne représente-t-il pas l'une des divisions les plus importantes de Montréal ? Le ministre de la Marine et des Pêcheries déclare que l'on n'a pas besoin de tenir compte du député de la division de Sainte-Anne (M. Gallery), car, bien qu'il prenne la peine de combattre ce projet de loi, l'honorable ministre persiste à dire que tout le monde le demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Toutes les parties intéressées.

M. BORDEN (Halifax) : Comme cet honorable député représente l'une des divisions électorales les plus importantes de Montréal, j'aurais cru qu'il pouvait être considéré comme étant intéressé jusqu'à un certain point dans cette question. Mon honorable ami doit parler au nom de 35,000 ou 40,000 contribuables qu'il représente dans cette Chambre, et, malgré cela, on prétend qu'il n'a pas d'intérêt dans cette mesure, qui affecte les intérêts les plus importants de la ville de Montréal. Il n'est pas question de prendre les pilotes à la gorge ou de commettre des injustices à leur égard soit à Montréal ou à Québec. Seulement ces hommes sont soumis à la loi. L'adoption d'un projet de loi concernant la juridiction qui sera exercé sur ces pilotes, ne doit pas nécessairement résulter en une injustice à leur égard. Devons-nous supposer que le fait de placer ces pilotes sous la juridiction d'un ministère de ce gouvernement est de nature à les exposer à quelque injustice ? Cela apportera-t-il quelques changements peu désirables dans les droits et privilèges qu'ils possèdent comme corporation ? En étant soumis à une loi de cette nature, se trouvent-ils à être traités avec plus de rigueur que ne l'est n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer ou de téléphone, n'importe quelle institution financière ou autre compagnie ayant des fonctionnaires publics à son service, en étant soumis aux dispositions de la loi et des règlements préparés par le gouvernement ? Il ne s'agit pas de coercition, mais de règlements faits dans l'intérêt public et destinés à protéger les intérêts d'un côté et à rendre justice de l'autre aux personnes qui sont appelées à remplir des fonctions publiques.

M. TALBOT : Je crois qu'il serait bon d'établir bien clairement la différence qui existe entre les pilotes de Québec et ceux de Montréal. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a exprimé des doutes sur la question de savoir si le mémoire préparé par la corporation des pilotes de Québec, et dont j'ai donné lecture, avait quelque rapport avec la question. J'ai déclaré en commençant que les pilotes, les commissaires du port et les expéditeurs de Québec étaient d'avis que les choses devraient demeurer comme elles étaient actuellemnt, tandis qu'à Montréal on était unanime à demander un changement. L'organisation des pilotes de Québec diffère complètement de celle de Montréal. Dans ce dernier district, chaque pilote est indépendant et libre d'agir à sa guise, tandis qu'à Québec, ils sont soumis à des règlements sévères et liés par des dispositions de l'acte qui les constituent en corporation. A part cela, les pilotes de Québec font chaque année tous les efforts possibles pour améliorer la navigation du Saint-Laurent et faire disparaître les causes d'accidents. Tous les pilotes sont intéressés à ce que ces accidents soient aussi peu nombreux que possible, car leur vie comme l'avenir de leurs familles dépend de la parfaite exécution de leurs devoirs. Quand après avoir été à son poste pendant 15 heures, un pilote se trouve pris dans la brume avec le navire qu'il conduit, il peut lui arriver un accident.

On dira peut-être qu'il n'aurait pas dû marcher par un temps de brume. Mais il doit quand même en supporter les conséquences, et, dans tous les cas, il est refusé par la compagnie à qui appartient le navire, qu'il soit responsable ou non de l'accident. On comprend facilement que ce pilote est intéressé à ce que l'on fasse tous les efforts possibles pour améliorer la navigation et assurer la sécurité des navires.

M. BORDEN (Halifax) : Les steamers peuvent-ils choisir eux-mêmes leurs pilotes lorsqu'ils remontent ou descendent le fleuve ?

M. TALBOT : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Ne sont-ils pas obligés d'accepter le premier pilote qui leur offre ses services ?

M. TALBOT : Non. Chaque compagnie de steamers a un représentant ou agent à Québec, qui se rend au bureau de la corporation des pilotes et leur dit : cette année nous avons besoin de tel nombre de pilotes, et nous voulons que vous nous indiquiez les noms de ceux que vous croyez être les plus expérimentés, afin que nous puissions faire notre choix. La compagnie garde ces pilotes à l'essai durant un certain nombre de mois, et quelques fois même pendant un an. Certains pilotes sont demeurés à l'emploi de la même compagnie durant 40 ans. lorsque cette dernière était satisfaite de leurs services. Lorsqu'un agent reçoit un télégramme lui annonçant l'arrivée d'un steamer, il avertit le pilote de se rendre à la Pointe-au-Père afin de prendre la direction du navire. Le choix du pilote est laissé à l'agent.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que l'honorable député (M. Talbot) vient de dire fait connaître l'existence d'un sérieux état de choses, car on serait porté à croire que les compagnies de navigation ont le choix de leurs pilotes, et si ces derniers ne sont pas disposés à violer la loi en voyageant en temps de brume ou à une trop grande vitesse, ils sont mis de côté et remplacés par d'autres. Cela semble indiquer que les règlements concernant les pilotes en rigueur dans le district de Québec ont besoin d'être améliorés.

M. TALBOT : Cela ne dépend pas des pilotes, car si ces derniers étaient libres d'agir à leur guise, ils préfèreraient jeter l'ancre plutôt que de faire marcher le navire dans des conditions dangereuses. Mais, dans leur propre intérêt, il leur faut continuer le voyage.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, ce n'est pas précisément les pilotes qui sont en faute, mais le système en vigueur qui est défectueux, et il est bien évident que d'autres règlements sont requis. Je ne prétends pas dire que le système en vigueur à Halifax est parfait, mais il est différent, et je connais un peu en quoi il consiste. Les navires qui se préparent à entrer dans le port d'Halifax, sont obligés d'accepter le premier pilote qui leur offre ses services. Mais des règlements sévères les régissent. Aucun pilote ne reçoit sa commission à moins d'être parfaitement compétent, et ils ne sont employés qu'en autant que la discipline la plus sévère règne parmi eux, et tout acte de mauvaise conduite est sévèrement puni. C'est une commission des pilotes siégeant à Halifax, qui s'occupe de ces questions. Quand le navire quitte le port, c'est au pilote qui l'y a amené qu'est confié le soin de le conduire hors du port, il doit se tenir à la disposition du capitaine à cette fin, et s'il est sur les lieux, c'est lui que l'on est obligé de prendre.

M. EMMERSON : D'après le système en vigueur à Halifax, le pilote qui ne travaille pas n'a-t-il pas droit à une rémunération égale à celle du pilote qui travaille ?

M. BORDEN (Halifax) : Les pilotes sont tenus d'être à leur poste lorsque les navires sont à la veille d'entrer dans le port. Tout navire est tenu d'accepter les services du pilote qui se présente, si je comprends bien les règlements, et ce pilote a la préférence quand le navire se prépare à reprendre la mer. Il doit être disponible à ce moment-là, et s'il ne l'est pas, il s'expose à être réprimandé et puni. Je crois qu'il existe un système quelconque, grâce auquel les pilotes reçoivent une certaine compensation pour le risque qu'ils courent et le temps qu'ils passent à l'entrée du port, par tous les temps,

pour attendre l'arrivée d'un navire qui ne se présente pas. Je crois que l'on met également de côté une partie du fonds commun afin de créer un fonds de retraite pour ceux des pilotes qui sont incapables de continuer le service. Mais le député de Belle-chasse (M. Talbot) reconnaît avec moi qu'il n'est pas dans l'intérêt des pilotes eux-mêmes de laisser subsister un système comme celui qu'il a décrit, et je considère que l'on ne peut invoquer un plus fort argument en faveur de la nécessité qu'il y a d'améliorer les règlements concernant le pilotage dans le district de Québec. Bien que nous puissions différer sur certains points. nous sommes tous d'accord à reconnaître qu'il ne doit pas exister de système pouvant encourager les pilotes à violer les règlements préparés pour la direction convenable des navires. Si un capitaine de navire désire courir le risque de violer les règlements afin d'atteindre la mer un peu plus tôt, le pilote devrait se trouver dans une position parfaitement indépendante, et libre de désobéir aux ordres du capitaine en refusant d'enfreindre les règlements; en un mot, il devrait pouvoir faire son devoir, sans avoir à craindre d'en souffrir. Je suis bien convaincu que le ministre de la Marine et des Pêcheries sera de mon avis sur ce point. Si c'est le système dépeint par l'honorable député (M. Talbot) qui est actuellement en vigueur, c'est certainement là la meilleure preuve que les règlements ont besoin d'être modifiés.

M. TALBOT : Je dois dire en réponse à l'honorable chef de la gauche, que lorsqu'un pilote a pris la direction d'un navire, il n'a pas besoin de la permission du capitaine pour le mettre à l'ancre, s'il croit nécessaire de le faire. Tant que le pilote a la direction du navire, c'est lui qui en a le commandement, mais il ne faut pas oublier que le capitaine surveille ses propres intérêts; il lui est accordé un certain montant pour les retards, etc, dont il lui faut rendre compte. La compagnie tient à ce qu'il fasse ses voyages dans l'espace de temps déterminé le plus économiquement possible, de sorte que le pilote se trouve indirectement soumis à son influence. Ce sont les compagnies d'assurance qui devraient voir à ce que les navires jettent l'ancre quand cela est nécessaire. Elle savent parfaitement à quoi s'en tenir sur ce point, comme elles savent que la cause principale de tout cela c'est que les pilotes prennent ordinairement la direction des navires à Québec la nuit. Le voyage de Montréal à Québec s'effectue ordinairement durant le jour, et le navire arrive à Québec vers le soir, de sorte que le pilote qui prend charge du navire à cet endroit doit accomplir ses fonctions durant la nuit.

M. BORDEN : Mon honorable ami doit constater qu'à la fin c'est toujours le public qui souffre, car cette conduite entraîne des accidents, les taux d'assurance sont plus élevés, et la route du Saint-Laurent est discréditée.

La résolution est rapportée, lue en première et deuxième délibérations et adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande la permission de soumettre le bill (n° 261) concernant le district de pilotage de Montréal et le district de pilotage de Québec.

La motion est adoptée, et le bill est voté en première délibération.

COMMISSION DU PORT DE SYDNEY-NORD.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient, dans l'intérêt du port de Sydney-nord, Nouvelle-Ecosse, de modifier le chapitre 30 des statuts de 1879, intitulé : "Acte concernant le port de Sydney-nord, dans la Nouvelle-Ecosse," en retranchant le mot "quatre" dans la dernière ligne de l'article 8 et en le remplaçant par le mot "cinq" ; et en insérant les mots "après avoir déduit cinq pour cent pour sa rémunération" après le mot "et" dans la quatrième ligne de l'article 10 dudit acte.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il avoir l'obligeance de nous donner des explications.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout en étant bien disposé à fournir tous les renseignements possibles, je dois déclarer que je ne puis en dire plus que ce qui est contenu dans la résolution elle-même. Il paraîtrait que le travail de la commission du port de Sydney-nord, N.-E., est considérablement augmenté, et que le secrétaire menace d'abandonner son emploi si on n'augmente pas ses appointements qui sont actuellement de $400. On a demandé au ministère de modifier la loi de manière à lui accorder $500. La deuxième partie de la résolution pourvoit à ce que le préposé des douanes, qui perçoit en même temps les droits de quaiage, puisse retenir 5 pour 100 de ces droits à titre de rémunération pour ses services.

M. BORDEN (Halifax) : Les commissaires des ports de Sydney et de Sydney-nord sont-ils payés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le crois pas.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre est-il certain sur ce point ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les commissaires ne reçoivent aucune rémunération. Cette commission de 5 pour 100 permettra probablement au préposé des douanes de retirer environ $150 par année.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a-t-il songé à accorder une indemnité raisonnable aux autorités du pilotage, dans le cas où les devoirs qu'ils ont à remplir prennent une partie de leur temps ? Je sais

que cette question est souvent revenue sur le tapis depuis dix ou douze ans, au sujet des autorités du pilotage à Halifax, et je crois que l'un des prédécesseurs de mon honorable ami, sir Louis Davies, y avait donné sa plus sérieuse attention. J'ignore si le ministre de la Marine et des Pêcheries actuel a eu occasion de s'en occuper.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas reçu de demande à ce sujet, mais je vais m'informer de la chose.

La résolution est rapportée, lue une première et deuxième fois et adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande la permission de déposer le bill (n° 262) à l'effet de modifier l'acte concernant le port de Sydney-nord, N.-E.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

ACTE CONCERNANT LES SINISTRES MARITIMES.

La Chambre se forme en comité pour examiner le projet de résolution suivant :

Que pour faciliter les enquêtes sur les sinistres maritimes, il est expédient d'amender l'Acte des sinistres maritimes de 1901, en insérant le mot " échoué " après le mot " abandonné " dans la 1ère ligne du paragraphe (a) ; et en insérant le mot " l'échouement " après le mot " l'abandon " dans la 1ère ligne du paragraphe (d) de l'article 3 dudit acte ;

En abrogeant l'article 8 dudit acte et en le remplaçant par le suivant :—

8. Le ministre pourra désigner tout fonctionnaire du gouvernement du Canada, ou tout juge de la cour Supérieure de la province de Québec, ou tout juge de cour de comté, ou tout juge local en amirauté de la cour de l'Echiquier du Canada, ou tout magistrat stipendiaire comme commissaire pour tenir une enquête formelle, et ce commissaire sera réputé un tribunal pour cette fin ;

En ajoutant les mots " ou d'incurie " après le mot " d'inconduite " dans la 2e ligne du paragraphe (b), dans la 1ère ligne du paragraphe (c), et dans la 2e ligne du paragraphe (d) de la clause 2 de l'article 8 dudit acte ; et en ajoutant les mots " pourvu, toutefois, que l'enquête formelle sur tout cas quelconque n'ait lieu tant que le ministre ne l'aura pas ordonnée " après le mot " rend " dans la dernière ligne du paragraphe (e) de ladite clause ;

En abrogeant l'article 12 dudit acte et en le remplaçant par le suivant :—

12. Lorsque le ministre, à la demande de quelqu'un, ordonnera une enquête formelle, cette personne devra prêter au tribunal toute l'assistance en son pouvoir ;

En retranchant les mots " avant l'ouverture de l'enquête" dans la 4e ligne de l'article 15 dudit acte ;

En abrogeant l'article 21 et la clause 2 dudit article et en les remplaçant par les suivants :—

21. Le certificat d'un capitaine, second ou mécanicien pourra être révoqué ou suspendu par un tribunal tenant une enquête formelle, si ce tribunal trouve que quelque perte, ou avarie, ou l'abandon, ou l'échouement d'un navire, ou quelque perte de vie a été causée par la faute ou l'incurie de ce capitaine, second, ou mécanicien, ou s'il trouve qu'un capitaine, second, ou mécanicien est incapable, ou qu'il s'est rendu coupable d'inconduite notoire, d'ivrognerie, ou d'abus d'autorité, ou que, dans un cas d'abordage, il n'a pas porté les secours ou fourni les renseignements requis par la loi ; pourvu que dans le cas d'une enquête formelle sur un sinistre maritime, le tribunal ne révoque ou ne suspende aucun certificat à moins qu'un commissaire-enquêteur au moins partage l'opinion du tribunal.

2. Un certificat ne sera pas révoqué ou suspendu par un tribunal en vertu du présent article, à moins qu'une copie du rapport, ou un exposé de l'affaire au sujet de laquelle l'enquête aura été ordonnée, n'ait été fournie au porteur du certificat et qu'il ait eu l'occasion de se défendre.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il indiquer quel sera le résultat exact de l'amendement mentionné dans le premier paragraphe de la résolution?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ajoute le mot " échouement " à la loi actuelle, afin de pouvoir faire une enquête dans le cas ou un navire est échoué, afin que les officiers du navire puissent être blâmés, si la preuve établit qu'ils sont en faute. Le bill actuel est soumis afin de nous rendre aux représentations qui nous ont été faites par la Chambre de commerce anglaise, et il reproduit presque textuellement la loi d'Angleterre sous ce rapport.

On veut que les enquêtes faites dans les cas de sinistres maritimes soient, autant que possible, régies par la même procédure que celle qui existe en Angleterre sur le même sujet. C'est M. Salomon, président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds de navires, qui a soumis ces propositions, et j'espère qu'à l'avenir nous allons être en mesure de donnner pleine et entière satisfaction aux compagnies d'assurance. Chaque fois qu'un accident aura lieu, nous serons en mesure de faire une enquête et de découvrir qui en est responsable. Je ferais peut-être bien de donner lecture du rapport adressé par M. Salomon à mon sous-ministre. Voici ce qu'il dit:

Lors de l'enquête qui a eu lieu au sujet du naufrage du steamer " Manchester Trader," il a été démontré que l'Acte concernant les sinistres maritimes était défectueux sous plusieurs rapports. Quelques-uns de ces défauts sont tellement importants que, malgré tout le respect que j'éprouve pour votre opinion, je me permets de recommander que l'acte soit amendé aussitôt que possible.

Une lettre reçue récemment de la Chambre de commerce impériale, insiste fortement auprès du ministère pour qu'il fasse des enquêtes sur tous les sinistres maritimes qui se produisent dans les limites du Canada, et vous reconnaîtrez avec moi, qu'à moins que ces enquêtes soient faites sans retard—principalement lorsque les cargaisons et les navires sont assurés dans le Lloyds—la perspective de pou-

voir réduire les taux d'assurance actuels est bien éloignée. Pour arriver à ce résultat, je crois qu'il serait à propos de nommer un commissaire permanent des sinistres maritimes, qui organiserait un système quelconque et serait tenu de faire rapport au ministre de tout naufrage de quelque importance et de lui fournir des détails et des explications à ce sujet.

Lorsque j'ai visité les provinces maritimes le mois dernier, il s'est produit pas moins de six naufrages sur lesquels on aurait dû faire des enquêtes, mais comme ils ne m'auraient pas été rapportés, et que les journaux locaux ne fournissaient aucun renseignement, je me suis trouvé dans l'impossibilité de conseiller de faire des enquêtes, et à mon retour à Ottawa, six ou cinq de ces navires étaient repartis.

Tel que l'acte est actuellement rédigé, le ministre n'a pas le droit de nommer un commissaire permanent, mais vous verrez à la lecture du projet sous pli, qu'il suffirait de modifier légèrement la rédaction de l'article 8 pour rendre la chose possible.

Lorsque l'on a préparé l'acte, on n'a pas cru qu'il était nécessaire de faire des enquêtes dans les cas de simples échouements, le mot " échouement " ayant été omis de l'article de l'acte impérial sur lequel l'article 1er a été copié, de sorte que, bien que des enquêtes aient été faites et des certificats examinés dans des cas d'échouement n'entraînant pas de dommages, les procédures étaient illégales. Comme il est de la plus haute importance que des enquêtes soient faites dans les cas d'échouement, et que les capitaines soient punis, s'il est établi qu'il y a eu négligence de leur part, j'ai considéré qu'il était à propos de modifier l'article 1er de manière à le faire correspondre avec les dispositions de l'acte impérial ; et j'ai fait la même chose pour le paragraphe 2 de l'article 8, ainsi que pour l'article 21 qui traitent le même sujet.

La rédaction de l'article 12 a été légèrement modifiée sans en altérer le sens, d'après l'avis du ministère de la Justice. Il a trait à la nomination d'un commissaire chargé de faire une enquête maritime.

Lors de l'enquête faite au sujet de la perte du remorqueur "Massey", je n'ai pu m'occuper des certificats de deux officiers, parce que l'acte exige qu'un "rapport" ou exposé de l'affaire soit remis au capitaine, second ou mécanicien avant l'ouverture de l'enquête. Il arrivera souvent—comme cela a eu lieu dans le cas que je viens d'indiquer—que les témoins s'éloignent volontairement, avec l'espoir d'échapper à la justice, c'est pour cette raison que j'ai modifiée l'article 15 en retranchant les mots " avant l'ouverture de l'enquête." Le paragraphe 2 de l'article 21 mentionné dans le rapport sous pli a également trait à cette même question.

C'est par erreur que le mot " mécanicien " n'a pas été mentionné dans la 3e ligne de l'article 17, de sorte que l'ingénieur qui ne se rend pas à l'ordre qui lui a été donné par la cour de remettre son certificat, ne peut être soumis à aucune peine. J'ai modifiée l'article sous ce rapport. Les modifications a apporter à l'acte ont reçu l'approbation du ministère de la Justice, et je vous les soumets maintenant avec l'espoir que vous allez les approuver et que vous allez faire comprendre au ministre l'importance qu'il y a d'amender l'acte, si possible, pendant la présente session.

R. SALMON,

Président du bureau des examinateurs des capitaines et des seconds.

Ce rapport est signé par un employé spécial, qui a été nommé pour remplacer feu le capitaine Smith, qui est décédé il y a trois ou quatre ans passés.

M. BORDEN : On ne semble pas avoir d'objection au premier paragraphe, seulement je considère qu'il est inutile d'insérer dans l'acte le mot " échouement "; car un navire peut difficilement s'échouer sans subir des dommages. Quant à la deuxième résolution, on semble avoir commis une erreur en la rédigeant, car elle commence par demander à ce que l'article 8 soit abrogé, tandis que le paragraphe suivant est à l'effet d'amender l'article dont on vient de demander l'abrogation. Celui qui a préparé la résolution a évidemment oublié que l'article 8 contient 2 paragraphes. On devrait l'amender de manière à ce qu'il se lise bien comme suit : " en retranchant le paragraphe 1 de l'article 8."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose d'ajouter après les mots " en retranchant " dans la 6e ligne, les mots " le 1er paragraphe de."

L'amendement est adopté.

M. BORDEN (Halifax) : La rédaction du 1er paragraphe de l'article 8, tel qu'amendé, est bien différente de celle du 1er paragraphe de l'article tel qu'il se trouve dans l'acte. Existe-t-il une recommandation de la Chambre de commerce anglaise à l'effet qu'il soit adopté sous cette forme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas soumis cet amendement, mais il a été soumis à la suite de l'amendement apporté à la loi anglaise. Il s'agit ici d'une mesure ayant un caractère privé. Son but est de donner plus d'effet à ces enquêtes en permettant de les tenir n'importe où et quand le ministre le jugera à propos.

M. BORDEN : L'article 8 de la loi actuelle permet au ministre d'ordonner qu'une enquête formelle ait lieu, chaque fois qu'il croit la chose nécessaire. L'article une fois modifié permettra simplement au ministre de nommer un certain nombre de fonctionnaires pour faire des enquêtes formelles dans des cas non prévus dans le statut.

Ce paragraphe pourrait bien avoir besoin d'être étudié d'avantage ; mais comme l'honorable ministre a l'intention de soumettre un bill, et que ce dernier pourra être modifié en comité, si cela est nécessaire, je fais simplement remarquer la chose, pour que les fonctionnaires de son ministère puissent en prendre note.

Il y a une autre question sur laquelle je désire offrir quelques observations. Nous avons plus d'une fois discuté dans cette Chambre de quelle manière un amendement à la loi devrait se faire. Je partage l'avis du ministre de la Justice sous ce rapport, et je crois que lorsqu'il s'agit de modifier un

article d'un statut, il vaudrait bien mieux révoquer ce statut et le rétablir en entier, avec les amendements proposés, au lieu d'y insérer un mot ici et là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que c'est de cette manière que l'on a l'intention de procéder dans le cas du bill actuel.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que l'article 21 est basé sur les recommandations de la chambre de commerce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Pourrait-on prendre connaissance de ces recommandattions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Lorsque la Chambre se formera en comité sur le bill, je fournirai tous les renseignements requis.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable ministre pouvait les déposer sur le bureau de la Chambre ou les faire entrer dans les "Débats", an que nous puissions en prendre connaissance dans l'intervalle, cela nous rendrait un grand service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais essayer de les déposer demain sur le bureau de la Chambre.

La résolution est rapportée, lue une première et deuxième fois et adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande la permission de soumettre le bill (n° 263) à l'effet de modifier l'Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

SUBSIDES—AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Quand le gouvernement soumettra-t-il les résolutions concernant les subventions aux chemins de fer ? On nous les avait promises pour la semaine dernière, et, finalement, elles devaient être soumises au commencement de cette semaine. Voici maintenant six mois et demi que nous sommes en session, et il est grand temps que nous sachions à quoi nous en tenir sur ce point. Je pourrais dire la même chose des crédits supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que la Chambre soit en session depuis longtemps, l'honorable député reconnaîtra avec moi que les sujets de discussion n'ont pas fait défaut. J'espère pouvoir déposer demain matin sur le bureau de la Chambre les crédits supplémentaires, et les subventions aux chemins de fer ne tarderont pas à les suivre. Elles seront soumises à la Chambre vendredi ou lundi prochain.

LE CAPITAINE BERNIER ET LE POLE NORD.

M. CHARLTON : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une question qui est de la plus haute importance, et dont la discussion a été retardée jusqu'à cette époque avancée de la session. Je comprends que la Chambre n'est pas disposée à consacrer beaucoup de temps à la discussion de cette question, c'est pourquoi je vais m'efforcer de ne pas abuser de sa patience. Nous avons discuté, au cours de la dernière session, l'opportunité d'accorder une subvention en faveur d'une expédition polaire, et je crois que le sentiment général dans cette Chambre était favorable à l'octroi d'une subvention raisonnable à cette fin. Au commencement de la présente session, une délégation importante a eu une entrevue à ce sujet avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, et le capitaine Bernier, qui accompagnait la délégation, a expliqué au ministre le plan qu'il entendait suivre ; ce dernier a paru très satisfait des explications qui lui avaient été fournies et l'on s'attendait que sa demande recevrait un accueil favorable. J'ignore quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet, mais tout ce que je sais, c'est qu'il n'a encore rien fait dans cette direction.

Il ne peut y avoir de doute que l'importance de cette expédition est très grande. Si elle était couronnée de succès, elle contribuerait à placer le Canada au rang des nations maritimes de l'univers, et la découverte du pôle affirmerait davantage nos droits aux terres que l'on pourrait découvrir entre le pôle et la partie nord de ce continent, droits que nous ne saurions avoir autrement. Si l'expédition devait avoir un résultat heureux, ce qu'elle nous aurait coûté serait bien peu de choses comparé aux avantages que nous pourrions en retirer.

Et dans le cas d'insuccès, cela ne jetterait aucun discrédit sur notre pays, car la découverte du pôle nord a été le rêve des nations pendant plusieurs années, et chaque tentative infructueuse n'a fait que stimuler le courage des découvreurs et le nombre des tentatives de ce genre est toujours allé en augmentant. La ténacité du capitaine Bernier me rappelle celle de Colomb au 15e siècle, allant d'une cour européenne à l'autre, à la recherche de quelqu'un qui voulut bien lui fournir les moyens d'accomplir son voyage de découverte tant désiré vers l'ouest. Voilà maintenant plusieurs années que le capitaine Bernier s'occupe de la mise à exécution de ce projet. Sa persévérance est digne de tous les éloges, et la force de caractère dont il nous a donné la preuve, dans la poursuite de son projet, est de nature à

nous faire croire qu'il possède la persévérance et le courage nécessaires pour mener à bonne fin une pareille entreprise, si on décide jamais de lui confier le commandement d'une expédition canadienne au pôle Nord.

Il possède toutes les aptitudes voulues pour accomplir cette mission. Il est maintenant âgé de 51 ans. A 17 ans il était capitaine de navire, et il a occupé cet emploi sur 46 navires différents. Il a fait la traversée de l'océan 174 fois, et sa réputation comme navigateur est établie. Voici bientôt 24 ans qu'il s'occupe de cette question des explorations arctiques. Il s'est livré à une étude approfondie de toutes les questions et de toutes les découvertes qui ont été faites concernant cette région inconnue. Il a fait une étude spéciale des courants arctiques ainsi que des moyens les plus propres à adopter pour atteindre le pôle Nord, et plusieurs explorateurs, entre autres Nansen et Baldwin, ont profité de ses connaissances et de son expérience.

Le capitaine Bernier se propose d'entrer dans la mer arctique par le détroit de Behring. Le courant partant de la mer du Japon vient se briser sur le littoral ouest de l'Amérique, où il se divise en deux branches dont l'une se dirige vers le sud tandis que l'autre traverse le détroit de Behring pour aller se perdre dans la mer polaire. On a constaté que les glaces de la mer arctique se dirigent de l'ouest vers l'est en traversant le détroit de Behring. En 1879, la "Jeannette" est entrée dans la mer boréale par le détroit de Behring, et pénétra dans les glaces par cette route. Il est vrai que l'expédition eut un résultat désastreux. Une partie de l'équipage réussit cependant à atteindre les côtes de la Sibérie, des épaves du navire fut plus tard découvertes entre le Groënland et le Spitzenberg, ce qui montre que ces débris avaient traversé la mer polaire avec les glaces. Le capitaine Bernier se propose d'entrer dans cette mer par le détroit de Behring et de placer son navire dans le champ de glace entre le 70e et le 75e degrés de longitude, laissant, à partir de ce moment, à la nature le soin d'entraîner son navire aussi près que possible du pôle Nord. La théorie d'une mer libre de glaces autour du pôle a vécu. On a maintenant la certitude que s'il n'y a pas de terre à cet endroit, le pôle Nord est couvert de glace.

Le capitaine Bernier appartient à une race d'explorateurs distingués, qui ont fait leur marque dans la première période de l'histoire de ce pays—une race d'aventuriers et de gens rempli de l'idée des voyages. Alors que les Anglais s'établissaient paisiblement le long du littoral de l'Atlantique, dans les treize colonies, dont les frontières ne dépassaient pas la chaîne des Alléghanies, les colons français établis au Canada pénétraient jusque dans les régions éloignées de l'ouest, fondaient des établissements de commerce sur les bords des lacs de l'ouest, ainsi que sur les rives supérieures du Mississipi poussaient leurs exploration au delà des limites du Manitoba, et rêvaient rien moins qu'à l'établissement dans cette région d'un empire français dont eux seuls pouvaient prévoir de l'immense étenduc et les vastes ressources. Le capitaine est animé de ce même esprit ; et si on lui confie la direction de cette expédition, je suis bien convaincu qu'il saura s'acquitter convenablement de sa mission.

Un fait qui ne manque pas de signification dans le cas actuel, c'est que lord Strathcona approuve la théorie émise par le capitaine Bernier quant à la route qu'il se propose de suivre dans son expédition polaire. Il a promis de souscrire $5,000 pour l'entreprise, et ce fait, joint à ce qu'il a dit au capitaine démontre qu'il approuve son projet. Cela est d'autant plus important, que lord Strathcona est au courant des conditions des régions arctiques. Il a été, dans sa jeunesse, au service de la Compagnie de la baie d'Hudson ; il a visité les régions lointaines du nord, il connaît cette partie du pays, et nul n'est mieux qualifié que lui pour se prononcer sur les véritables méthodes à adopter dans une exploration de cette nature.

La découverte du pôle Nord constitue une récompense que toutes les nations de l'univers seraient heureuses de pouvoir conquérir. Plusieurs expéditions sont actuellement en voie d'organisation, comme d'autres ont été organisées de temps à autre, mais aucune d'elles n'a réussi à atteindre le but désiré. Ne devons-nous pas avoir à cœur d'enlever ces lauriers aux autres concurrents. Le capitaine voudrait que le gouvernement construirait et resterait le propriétaire du navire dont il a besoin. Si ce navire revient de son expédition il sera très utile au gouvernement. Ce serait exactement le type de navire qu'il faudrait pour surveiller les eaux de la baie d'Hudson et visiter les îles situées au nord de cette mer, afin de prendre possession des nouvelles terres que l'on pourrait découvrir dans cette région. Le gouvernement pourrait facilement trouver à utiliser ce navire, dont la construction devra coûter environ $80,000. A part cela, on aura besoin d'instruments, qui sont censés être en la possession du gouvernement et que ce dernier pourrait prêter avec le navire, pour servir aux fins de l'expédition. En plus du coût de la constuction du navire et de l'achat des instruments nécessaires, il lui faudra encore $70,000 pour pourvoir aux autres besoins. Quant à cette dernière somme, c'est le capitaine qui le fournira ; c'est-à-dire qu'il se la procurera au moyen de souscriptions publiques. $60,000 sont déjà souscrits à cette fin, et il serait facile de trouver le reste, si le gouvernement voulait demander l'argent nécessaire pour construire le navire et répondre aux vœux du capitaine Bernier.

Naturellement, ce navire sera construit d'après un plan spécial. D'abord il sera en bois, ce qui lui permettra de résister beaucoup mieux à la pression des glaces que

s'il était en fer ou en acier. Il aura une grande force de résistance, sa coque serait renforcée au moyen de grosses pièces de bois, et il aura six compartiments étanches. Sa capacité sera de 300 tonneaux, il aura 120 pieds de longueur, 35 pieds de largeur, 18 pieds de hauteur et un tirant d'eau de 14 pieds. Il sera pourvu de machines d'une force de 200 chevaux, ainsi que d'une hélice de dix pieds de diamètre. Il portera 300 tonnes de houille anthracite, dont il ne dépensera que 3½ tonnes par vingt-quatre heures. En un mot il sera construit de manière à être parfaitement capable d'entreprendre la navigation de la mer polaire. Il y aura à bord une hélice et un gouvernail de rechange, un scaphandre, appareil dont aucune exploration antérieure du même genre était pourvue. Le vaisseau emportera cent tonnes d'approvisionnement, soit une quantité suffisante pour les besoins de l'expédition pendant six ans. Ces approvisionnements seront préparés de manière à éviter cette terrible maladie dont les explorations des régions arctiques ont tant eu à souffrir : le scorbut. Ils comprendront des végétaux de différents genres, contenus dans des boîtes de 50 livres ; et toutes les précautions seront prises pour protéger les membres de l'expédition contre les ravages du scorbut. De plus, le navire sera chauffé et éclairé à l'électricité—ce qui constitue une innovation. Cette électricité sera produite au moyen de deux dynamos mues par deux moulins à vent. On se servira de l'électricité pour les fins de l'éclairage et du chauffage, de même que pour le traitement de certaines maladies qui pourront se déclarer parmi les membres de l'expédition, comme le rhumatisme. Il y aura à bord un médecin qui sera pourvu de tous les appareils et médicaments nécessaires à l'exercice de son art en cas de besoin. Cette innovation dans le chauffage et l'éclairage est très importante, car l'emploi de l'huile comme mode d'éclairage, et à titre de combustible pour le chauffage, rarifie l'air, tandis que l'usage de l'électricité n'offre pas ces inconvénients. Il sera donc plus facile, grâce à ce nouveau procédé, de conserver l'air pur. L'intérieur du navire sera maintenu parfaitement sec et à une température agréable, obviant ainsi à une des plus grandes difficultés contre laquelle les explorations précédentes ont eu à lutter : l'humidité. Il y aura à bord un appareil pour distiller l'eau. Dans la plupart des cas, les explorateurs des régions arctiques ont dû se contenter de l'eau de neige, qui fournit souvent un liquide impur et de nature à compromettre la santé des membres de l'expédition.

On aura à bord un appareil de télégraphie sans fil, avec lequel on pourra se maintenir en communication avec un point quelconque du littoral américain, et quand l'expédition sera plus avancée, avec un point quelconque de la Norvège. Un autre grand avantage de cette télégraphie sans fil, c'est qu'elle permettra à ceux qui seront partis en traîneaux, de se tenir en communication avec le navire. C'est l'intention du capitaine, à mesure qu'il sera entraîné vers le nord, d'envoyer des groupes d'explorateurs en traîneaux à cinquante milles de distance du navire, pour faire des sondages à des intervalles réguliers, et recueillir d'autres renseignements. Ces groupes d'explorateurs pourront se tenir en communication avec le navire, de sorte qu'ils pourront se retrouver en cas de besoin.

Lorsque le navire approchera du pôle, il se trouvera peut-être à 100 ou 200 milles de ce point—je crois que Nansen s'est rendu jusqu'à 280 milles du pôle, et personne ne s'en est approché à moins de 250 milles—si le navire atteint un endroit aussi rapproché que celui-là, un parti d'explorateur, muni de tous les approvisionnements les plus parfaits pour accomplir avec succès une course sur la glace, sera envoyé de l'avant. Entre autres choses, le capitaine se propose d'emporter avec lui un automobile mû par l'électricité ou la gazoline. Il aura aussi des canots en toile, dont les membres de l'expédition pourront se servir pour franchir les espaces où ils rencontreront de l'eau. A chaque mille on plantera des bambous pourvus de petits pavillons, et à tous les dix milles on placera un tube creux contenant des récits. On laissera également à tous les dix milles une certaine quantité d'approvisionnements, afin que le retour puisse s'exécuter avec la plus grande rapidité possible et en toute sûreté. Et durant tout ce temps ces groupes d'explorateurs se tiendront en communication avec le navire, au moyen du télégraphe sans fil.

Le capitaine se propose d'avoir un équipage de 15 hommes et de le choisir de façon à allier l'efficacité et l'économie. Je donnerai, d'après l'exposé qui a été fait l'année dernière, la composition de cet équipage.

Il sera de quinze hommes. Il y aura le commandant lui-même qui ne touchera pas d'appointements, et deux officiers, capitaines d'une grande expérience, qui pourront servir de timonniers, grimper dans la mâture, faire l'office de vigie, diriger le vaisseau et en prendre soin, si le capitaine était mis dans l'impossibilité de le faire. Le second sera versé dans la connaissance de la navigation parmi les glaces et au courant des dangers que peuvent présenter les banquises. Il y aura deux mécaniciens dont l'un sera aussi un machiniste capable de faire toutes sortes de réparations aux machines, aux instruments de télégraphie ou au gréement, et l'autre sera un électricien chargé du service de la télégraphie sans fil. Deux membres de l'équipage seront des arpenteurs et astronomes qui feront partie des expéditions en traîneaux et rempliront toutes sortes de fonctions sur le vaisseau. Il y aura un médecin qui sera en même temps botaniste et marin ; un naturaliste qui sera aussi botaniste, photographe, artiste, aidera aux arpenteurs et à l'électricien et fera partie des expéditions en traîneaux. Il y aura un cuisinier et commis aux vivres qui sera de plus un habile marin. Ces quinze personnes possédant des capacités et des aptitudes différentes vau-

M. CHARLTON.

dront 50 ou 60 hommes moins bien doués et composeront l'équipage, équipage d'élite bien que peu nombreux.

Telles sont les dispositions projetées par le capitaine Bernier concernant son équipage. Il a aussi calculé et préparé avec soin l'approvisionnement de son vaisseau, son gréement, et la conduite de l'expédition. Il a utilisé dans la préparation de ses plans son expérience de plus de 30 ans comme navigateur, surtout l'expérience qu'il a acquise dans les mers arctiques, où il a navigué pendant plus de 20 ans. Il n'y a aucun doute que le capitaine Bernier possède toutes les qualités qu'il faut pour accomplir la tâche qu'il entreprend et qu'il n'a pas son supérieur comme navigateur. Il ne croit pas que ce soit nécessaire, mais il pourrait acheter le célèbre "Fram", qui est en vente et qui pourrait être acheté peut-être pour moins que coûterait la construction d'un vaisseau neuf. Il serait peut-être possible aussi d'acheter le vaisseau allemand le "Gosse", qui arrive d'une expédition arctique. Mais quel que soit le plan auquel il s'arrêtera relativement au vaisseau, tout ce que le gouvernement aurait à fournir, s'il encourage le projet ne dépassera pas $80,000 pour un vaisseau qui restera la propriété du gouvernement et qui pourra servir plus tard pour d'autres fins. Je crois, M. l'Orateur, que le sentiment de la Chambre, l'année dernière, était indubitablement favorable à donner au capitaine Bernier les moyens nécessaires de mettre à exécution le projet qu'il a fait d'aller au pôle nord. Pour ma part, après avoir étudié la question, j'ai pleine confiance que si le capitaine Bernier obtient le navire qu'il demande, il pourra entrer dans les glaces à l'est du détroit de Behring, d'où il se laissera entraîner vers le pôle, le découvrira, et en toute probabilité le Canada aura l'honneur. Je crois que son plan est réalisable, et le Canada pourra être fier d'avoir été le premier à découvrir le pôle après toutes les tentatives qui ont été faites par les navigateurs anglais, norvégiens, suédois et américains. J'espère que le gouvernement accueillera favorablement la demande que fait le capitaine Bernier et que le ministre de la Marine et des Pêcheries demandera à ses collègues le crédit nécessaire pour l'exécution du projet du capitaine Bernier.

M. A. C. BELL (Pictou) : Je suppose que cette question n'a aucun caractère politique et je suis des plus disposé à appuyer la demande faite par l'honorable député de Norfolk-nord. D'après ce que mon honorable ami dit, il paraîtrait que le capitaine Bernier mettra dans l'entreprise environ $70,000 d'argent et d'approvisionnements qu'il a recueillis grâce à de longs et patients efforts, et tout ce que l'on demande aujourd'hui au gouvernement, c'est de contribuer une somme à peu près égale. Lorsqu'un citoyen enthousiaste du Canada est prêt à mettre la moitié de la somme requise, et en plus ses services gratuits pendant plusieurs années non seulement pour son exécution, car j'espère qu'il réussira, la somme que les autres citoyens du Canada seront appelés à contribuer collectivement, à peine la moitié de toute la somme requise, est bien petite comparativement.

Il ne peut y avoir de doute sur l'importance des recherches que le capitaine Bernier se propose de faire. La découverte du pôle Nord, bien qu'elle puisse paraître à plusieurs un projet de visionnaire qui ne comporte aucun avantage matériel, n'en a pas moins engagé l'attention et excité l'enthousiasme de toutes les nations maritimes du nord de l'Europe les unes après les autres. Nos cousins des Etats-Unis ont eux-mêmes faits des efforts répétés pour découvrir le Pôle et je crois que s'il y a un peuple au monde qui devrait considérer cette question comme sa propre affaire, et finalement réussir à faire cette découverte, ce devrait être le peuple canadien, parce que le pôle Nord, lorsque nous l'aurons découvert, fera sans conteste partie de notre pays.

Ce serait une chose extrêmement malheureuse pour le Canada si le représentant d'un autre pays plus éloigné que nous du pôle et ayant moins d'avantages que nous, réussissait à découvrir le pôle Nord et à y planter le drapeau d'un pays étranger. Je crois qu'il incombe plus au Canada qu'à aucune autre nation du monde de faire cette découverte.

Un grand intérêt scientifique s'attache à cette question et il n'y a aucun doute aussi que le Canada trouvera de grands avantages matériel à établir finalement et indiscutablement nos droits et nos titres sur toutes les terres situées dans la partie nord de ce continent. Quelques-uns diront peut-être que cette entreprise sera stérile et inutile. Il n'y a pas encore longtemps on regardait toute la partie nord-ouest du continent qui est aujourd'hui la propriété des Etats-Unis, l'Alaska, comme un pays d'aucune importance, et ceux qui ne font que regarder sa position sur la carte ne peuvent en soupçonner la nature ou l'importance. Mais on sait aujourd'hui que ce pays possède d'immenses richesses. Cette partie de notre territoire qui touche à l'Alaska attire plus l'attention du monde entier sur le Canada que toute autre partie de notre pays, et il est très possible que nous trouvions dans ces régions du nord de grandes richesses minérales aussi bien que dans toute autre partie de notre territoire. Personne ne conteste qu'il y a en quantités considérables de la houille de grande valeur dans ces régions du nord, et bien qu'elles soient dans le moment inaccessibles et que nous ayons d'autres approvisionnements plus proches, qui satisfont à nos besoins du moment, nous ne pouvons pas dire ce que nous réservent les découvertes scientifiques qui pourront être faites d'ici à quelques années. L'accès de ces régions du nord, qui dans le moment est presque impossible, peut devenir grâce à certaines découvertes scientifiques comparativement facile, et nous pourrons peut-être

retirer de ces possessions du nord de grandes richesses minières. On ne peut naturellement espérer découvrir autre chose que des minéraux, mais il n'y a pas de raison de douter que nous en découvrirons de considérables. Je sais que malgré les grands progrès que le Canada a faits, dans toutes les directions, les exportations qui ont contribué le plus à son développement, ont été les exportations des produits des mines. Conséquemment, bien que ces régions de l'extrême nord n'aient aucune valeur agricole, elles pourront encore augmenter considérablement la valeur de nos exportations et ajouter à notre richesse nationale, et bien que nous admettions que notre orgueil national et les intérêts de la science devraient suffire pour nous engager à favoriser l'entreprise du capitaine Bernier, entreprise qui ne coûtera que la somme modeste de $80,000 ou $100,000. Nous devons reconnaître en outre que si nous réussissons à augmenter les connaissances que nous avons de ces régions, qui paraissent promettre si peu dans le moment, nous en retirerons peut-être, à la fin, des bénéfices qui nous rembourseront dix fois et cent fois de la somme que nous aurons dépensée. Je crois que l'enthousiasme et l'énergie que le capitaine Bernier a montrés pour mener à bonne fin son projet favori, projet qu'il a poursuivi malgré les difficultés, les refus et les désappointements de toutes sortes, devraient provoquer chez nous une chaude sympathie pour ce Canadien qui est prêt à braver toutes les misères et toutes les souffrances qu'il trouvera peut-être dans cette région inconnue, et le gouvernement devrait lui aider à accomplir son projet.

M. HENDERSON (Halton) : J'espère que le gouvernement accueillera favorablement la demande que fait l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Il y a plusieurs années déjà que j'ai eu le plaisir d'entendre le capitaine Bernier dans une conférence sur ce projet d'expédition polaire, et expliquer ses opinions au sujet de l'hémisphère du nord et des environs du pôle. De ce jour je m'intéressai au projet qu'il a tant à cœur, et je crois que si le pôle nord est jamais découvert, il le sera par le capitaine Bernier ou par quelqu'un qui suivra la marche qu'il a tracée. Il nous a dit qu'il ne voulait pas aller contre la nature. Au contraire, il veut se faire aider par la nature. Au lieu de s'y prendre comme les autres navigateurs qui sont partis d'Europe ou d'Amérique pour découvrir le pôle, il se propose d'entrer dans les glaces d'une manière différente, et de suivre le courant qui passe au pôle, au lieu d'essayer à marcher à rebours du courant qui vient du pôle.

De cette manière, il a grand espoir d'arriver au but désiré. Il me semble tout raisonnable de supposer que si un autre navigateur s'est rendu à 200 milles du pôle, il ne devrait y avoir aucune difficulté pour le capitaine Bernier à s'en approcher de cinquante ou de cent milles, ou même d'aborder à cet endroit que plusieurs ont l'ambition d'atteindre.

Plusieurs peuvent considérer comme insensé le projet d'une expédition au pôle Nord ; ils n'y voient aucun avantage financier mais je suis d'avis contraire. Même au point de vue de l'immigration, comme moyen de mieux faire connaître le Canada dans tous les foyers européens, je ne crois pas que l'on puisse dépenser $100,000 d'une façon plus avantageuse qu'en aidant le capitaine Bernier à préparer son expédition pour la découverte du pôle Nord. Même, s'il ne réussissait pas, les journaux parleraient tant de cette expédition que le nom du Canada serait prononcé dans toutes les demeures sur le continent européen, et s'il réussissait à découvrir le pôle, le Canada deviendrait connu jusqu'au fond de la Chine, aussi bien que dans tous les pays d'Europe. Je proposerai donc que le gouvernement prenne sur les crédits que nous avons votés pour l'immigration, les $100,000 dont le capitaine Bernier a besoin pour son expédition. Je crois que cette somme appliquée de cette façon, fera plus que si elle est dépensée en annonces dans les journaux, ou même à envoyer des agents en Europe et en Angleterre pour engager les émigrants à venir dans ce pays. Mon idée est de faire connaître le Canada et en préparant une expédition pour le pôle, que cette expédition réussisse ou non, tous les journaux du vieux monde feront gratuitement une grande publicité autour du Canada. C'est tout ce que nous voulons, car en faisant connaître notre pays en Europe, nous obtiendrons des immigrants. A mon avis, c'est la manière la plus économique et la plus certaine de faire connaître notre pays à l'étranger, et c'est pourquoi je suis d'avis que nous devrions aider le capitaine Bernier dans son entreprise.

L'honorable député de Norfolk-nord a parlé d'une autre question, dont le gouvernement devrait s'occuper. Il n'y a pas longtemps, j'ai vu dans les journaux que les Américains parlent très ouvertement de certaines possessions qu'ils ont l'intention de réclamer, au nord du Canada et qui nous appartiennent sans contexte. Or, si le capitaine Bernier réussit à planter le drapeau anglais au pôle Nord et à prendre possession des terres ou mers qui existent en ces lieux, nous aurons certainement droit de réclamer possession au nom du roi d'Angleterre de toutes les terres qui sont situées entre le pôle Nord et la partie aujourd'hui connue du Canada. Nous n'aurons plus dans l'avenir de différends semblables à celui de l'Alaska, au sujet de ces terres. Mais nous serons les premiers prenants sur tous les territoires situés entre le Canada d'aujourd'hui et le pôle Nord. J'espère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) qui devra sans doute s'occuper de cette entreprise, fera tout en son pouvoir pour aider le capitaine Bernier dans son expédition. J'espère qu'il réussira à convaincre l'honorable ministre des Finan-

ces (l'honorable M. Fielding) que le Canada est assez généreux et assez riche pour fournir les fonds nécessaires à l'expédition du capitaine Bernier. Je n'hésite pas à me prononcer en faveur de ce projet ; je crois que ce serait une bonne chose pour le Canada si l'on pouvait dire que l'un de ses enfants a été le premier à arborer le drapeau de son pays au pôle Nord. Et, si jamais le pôle est découvert—et je crois qu'il sera découvert un de ces jours—tous les citoyens du Canada seront fiers si l'honneur de planter le premier le drapeau anglais au pôle, revient à un fils du Canada. J'espère que l'honorable ministre des Finances ne refusera pas d'acccorder la somme nécessaire à cette expédition, même s'il fallait la prendre sur les crédits ordinaires de l'immigration. Je répète donc : Donnons moins à l'immigration et donnons $100,000 au capitaine Bernier pour faire son expédition. Si nous faisons cela, je suis certain que d'ici à deux ou trois ans, nous aurons réussi à appeler beaucoup plus l'attention du monde sur le Canada, et que nous aurons obtenu de meilleurs résultats de l'immigration que par l'ancienne méthode.

M. R. HOLMES (Huron-ouest) : Au risque d'être peut-être le seul député qui s'opposera à ce projet, je désire dire quelques mots, et je n'hésite aucunement à déclarer que je suis entièrement opposé à ce que le pays fournisse une somme considérable pour cette expédition. Si je ne me trompe pas, c'est la deuxième ou la troisième fois que cette question est mise sur le tapis, et elle a, jusqu'à un certain point, reçu l'approbation générale. La découverte du pôle Nord est un projet qui a de grands attraits pour les marins. On a dépensé beaucoup d'argent à organiser des expéditions pour découvrir le pôle Nord. Néanmoins, nous pouvons dire sans crainte que le résultat de ces expéditions n'a pas donné de renseignements suffisants pour nous justifier de dépenser de l'argent pour cet objet. On s'est plaint beaucoup dernièrement du manque de renseignements au sujet d'une autre question, mais il n'y a pas au monde une question au sujet de laquelle nous ayons moins de renseignements précis que le pôle Nord. Ceux qui ont lu les récits des expéditions polaires savent que beaucoup de personnes y ont perdu la vie, et que l'on y a engouffré des richesses sans obtenir aucun résultat. C'est tout simplement une question de sentiment, et si vous voulez considérer le projet au point de vue commercial, il n'y a certainement aucun avantage à en tirer. Si le pôle Nord doit jamais être découvert, je serais très heureux, sans doute, qu'il le fût par un Canadien, mais vu qu'un si grand nombre d'expéditions n'ont pas réussi, je doute fort que le pôle Nord puisse jamais être découvert. La prétention de l'honorable député de Halton que cette expédition serait un bon moyen de faire connaître le pays à l'étranger est un peu exagérée. Lorsque la musique des Gardes de Coldstream a joué ici l'autre soir, j'ai rencontré dans la salle celui qui se désigne sous le nom de "l'Américain errant" il m'a dit que lorsqu'il est arrivé au Canada pour la première fois, en été, il avait apporté ses fourrures, croyant qu'il en aurait besoin, car il s'était formé de notre pays, l'idée qu'en donnent les peintures et les photographies que l'on envoie à l'étranger de nos scènes et palais d'hiver. Je ne crois pas qu'il soit particulirement avantageux de dépenser $100,000 pour faire savoir au monde que le pôle Nord est dans le Canada. Je crois que nous pourrions dépenser ces $100,000 d'une façon plus profitable. L'honorable député de Norfolk-nord nous a dit que depuis 24 ans, le capitaine Bernier a étudié cette question. Je ne voudrais pas un seul instant contester le mérite du capitaine Bernier. Je l'estime autant que n'importe qui, et je crois que c'est un navigateur qui a de grandes aptitudes. Mais si depuis 24 ans, le capitaine s'occupe de ce projet visionaire, sans avoir obtenu plus de résultats qu'il en a obtenus, il est à peu près temps qu'il songe à autre chose. Je crois que la Chambre sera approuvée par tout le pays si, une fois pour toutes, elle se déclare hostile à ce projet. Le devoir d'un gouvernement est de dépenser l'argent pour le plus grand bien du pays, et nous ne devons pas nous imaginer que parce que le trésor déborde, nous pouvons en prendre $100,000 pour les appliquer à un projet irréalisable qui ne nous rapportera aucun bénéfice. Nos braves habitants d'Ontario, si économes, et les hommes d'affaires en général du Canada, n'approuveront pas beaucoup un gouvernement qui dépense $100,000 dans la poursuite d'une chimère. Depuis quelques années, les Etats-Unis et les pays d'Europe envoient des expéditions au pôle Nord, et je crois que les navigateurs de ce pays sont tout aussi capables de découvrir le pôle, si cette découverte est possible, que le capitaine Bernier. Le simple fait que le capitaine Bernier est citoyen du Canada et a un plan différent des autres pour son expédition, n'est pas une garantie pour moi qu'il réussira. Les rapports que j'ai lus des expéditions polaires passés, me portent à croire que celle-ci échouera comme les autres, et que l'argent qu'on aura dépensé sera entièrement perdu.

M. S. C. GOURLEY (Colchester) : Je suis heureux de pouvoir appuyer la proposition de l'honorable député de Norfolk-nord. On ne pouvait guère s'attendre que l'opposition à cette expédition vînt d'ailleurs que la province d'Ontario, où se fabriquent toutes les idées étroites qui courent le Canada.

M. HOLMES : Et Truro est la patrie des petits hommes.

M. GOURLEY : Il y a 24 ans que le capitaine Bernier nourrit l'idée de découvrir le pôle Nord, mais nous savons que Christophe Colomb a été en instances à la cour de

Ferdinand et Isabelle beaucoup plus longtemps que cela avant d'obtenir un vaisseau pour aller à la découverte de l'Amérique, et de même que les noms de Ferdinand et d'Isabelle sont passés à la postérité à cause de l'aide qu'ils ont accordée à Colomb, de même le nom du Canada sera immortalisé à cause de l'assistance que nous aurons donnée au découvreur du pôle Nord. L'honorable député (M. Holmes) semble croire que le Canada ne devrait pas avoir le climat froid désagréable qu'il a, mais je suis d'avis contraire. Je crois que le climat du Canada fait sa gloire, et je désire que l'on fasse savoir au dehors que nous possédons le climat froid. Ce n'est pas moi qui voudrais déprécier un climat froid. Tous ceux qui connaissent les grandes forces de la nature dont l'influence est si visible dans l'évolution de l'univers admettent les bienfaits d'un climat froid. Tous les pays du monde qui sont parvenus à une haute civilisation sont des pays du nord. L'Allemagne et la Russie sont au nord du 15e parallèle et ce sont de grands et puissants pays qui dominent les autres, tandis que les pays du sud, comme la France, l'Italie, les Indes et la Chine sont des nations décadentes. Conséquemment, un pays du nord est un pays qui grandit et dominera, et c'est pour cela que je voudrais que le Canada pût se glorifier de posséder le pôle Nord. Un pays du nord n'a qu'une frontière à défendre, ce qui lui donne un grand avantage au point de vue militaire et le rend presque invulnérable. L'honorable député (M. Holmes) nous donne un exemple frappant du génie d'Ontario, lorsqu'il dit que cette question est une question commerciale, et cela m'explique comment les gens d'Ontario ne peuvent jamais s'élever au-dessus d'une considération pécuniaire dans l'étude des grandes questions. L'Ontario, au lieu d'être la première et la plus influente des provinces du Canada, a presque tout perdu l'influence qu'elle avait autrefois, parce qu'elle s'est laissée influencer par de mesquines considérations commerciales. Gladstone et John Bright ont entrepris un jour de gouverner l'empire anglais d'après ces principes. L'un d'eux tenait un jour entre ses mains dans une assemblée à Exeter Hall un morceau de papier sur lequel était représenté une insulte faite à l'Angleterre par la France ou par les Etats-Unis. Un petit homme s'éleva et dit : Cela va nous coûter cinq millions neuf cent vingt-six mille dollars et vingt-six cents et demie pour venger cette insulte, mais si nous endurons l'insulte, cela va nous coûter trente-six cents de moins; conséquemment endurons l'insulte. C'était l'argument commercial ; c'est l'argument d'Ontario. C'est ce raisonnement qui a fait descendre l'Angleterre du premier rang qu'elle occupait autrefois dans le monde au troisième et quatrième rangs parmi les puissances. Dieu merci, ce temps est passé, et ceux qui raisonnaient ainsi sont tombés dans l'oubli. Aujourd'hui l'Angleterre est une nation puissante qui se battrait contre tout l'univers et dépenserait son dernier louis plutôt que de supporter un insulte. On est revenu de l'idée commerciale en Angleterre, et j'espère qu'elle disparaîtra aussi du Canada. Lorsqu'il s'agit des intérêts de l'empire il y a des choses beaucoup plus importantes à considéter une insulte. On est revenu de l'idée le sentiment qui conduit le monde, et les chiffres sont une considération bien secondaires pour les grandes puissances. Encore un mot. Quelques honorables députés semblent croire que l'on va sacrifier beaucoup de vies humaines dans cette expédition, mais on ne peut édifier une nation sans le sacrifice de quelques vies. C'est le prix qu'une nation paie pour atteindre à une haute civilisation. La petite Suisse, le pays le plus civilisé de l'Europe, a défié toute l'Europe parce qu'elle n'a pas hésité à faire le sacrifice de ses meilleurs enfants et à défendre son indépendance au prix de son sang.

C'est le prix qu'il faut payer pour atteindre à une haute civilisation et à l'indépendance. Celui qui sacrifierait sa vie dans cette entreprise donnerait un noble exemple au peuple du Canada. Ce qu'il faut, c'est l'esprit de sacrifice. Quel bien fait un égoïste ? Une nation a besoin d'hommes et de femmes qui savent au besoin se sacrifier. La mère qui dit à son fils d'aller défendre son pays est la seule digne de ce nom. Il faut, pour être bon citoyen, prêt à se sacrifier sur l'autel de la patrie. C'est la seule base sur laquelle on peut édifier une grande nation, et je suis surpris que des honorables députés soient opposés à l'esprit du sacrifice dans l'intérêt de la nation. Les chemins de fer des Etats-Unis tuent de 70,000 à 80,000 personnes par année, et qui a jamais entendu dire un mot contre les chemins de fer. Pendant la guerre sud-africaine tout le monde était rempli d'horreur lorsque nous venait la nouvelle que deux ou trois cents hommes avaient été tués dans une bataille, et l'on disait : Quelle terrible chose que la guerre. Mais lorsque les chemins de fer des Etats-Unis tuent autant de citoyens toutes les semaines, personne ne dit un mot. M. l'Orateur, sacrifier sa vie à la guerre est la façon la plus noble de la sacrifier, et cependant des écrivains, des ministres et parfois des membres du parlement à l'âme tendre ne veulent pas verser le sang. Je ne le voudrais pas non plus si on le versait sans raison ; mais lorsque le sang est versé dans l'intérêt de la patrie il n'y a rien à regretter. Pourquoi la chaire et le sang nous ont-ils été donnés en ce monde ? Qu'est-ce que la vie ? A 80 ans, un homme descend dans la tombe, et pourquoi ne sacrifierons-nous pas notre vie pour la défense de quelques nobles principes, lorsque nous sommes à 30 et 40 ans et que le sang est bouillant ? Je vais donc donner mon appui à cette proposition, parce que je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute que tout le territoire jusqu'au pôle Nord appar-

tiendra au Canada. Ce territoire touche à notre pays et il nous appartiendra par droit de découverte et de premier occupant. S'il y a des doutes à ce sujet, et qu'il faut que nous en prenions possession réelle, je suis prêt à appuyer Bernier en cela. Ce parlement devrait réunir nos ressources. On dit que le Groënland est à vendre, et s'il en est ainsi nous devrions l'acheter demain. L'Alaska était à vendre il y a quelques années, mais l'Angleterre a manqué l'occasion de l'acheter, et la conséquence c'est que nous avons eu depuis ce temps là de grandes difficultés au sujet de ce pays, et nous continuerons à en avoir tant que nous ne serons pas assez forts pour demander aux Etats-Unis de nous céder l'Alaska à un prix raisonnable, ainsi qu'il faudra y arriver un jour ou l'autre. Si le Canada réussit dans la question d'arbitrage, comme j'espère et je crois que nous réussirons, les Etats-Unis seront encore possesseur d'une lisière étroite du littoral sur une distance de près de 400 milles qui devrait appartenir au Canada. Pas un peuple maritime ne souffrirait une anomalie de ce genre. Nulle nation maritime ne permettra à un pays voisin de détenir une lisière de 400 milles de son littoral ; et si les Etats-Unis ne veulent pas nous vendre ce territoire pour un prix raisonnable, le jour viendra où nous nous en emparerons en dépit de toutes les forces des Etats-Unis. C'est une insulte à une nation maritime que de la priver de 400 milles de ses côtes, et l'Angleterre mérite la réprobation du Canada pour avoir renoncer à l'Alaska. Bien que je sois impérialiste et bien que j'aime l'Angleterre et le peuple anglais je ne puis que répudier les diplomates stupides qui ont sacrifié 400 milles de notre littoral du Pacifique. Je fais une distinction entre le peuple anglais et les quelques personnages qui essaient de jouer le rôle de diplomates et d'hommes d'Etat en Angleterre. J'appuie la proposition du capitaine Bernier parce que nous sommes les vikings de ce continent. Nansen qui a essayé il y a quelques années d'atteindre le pôle Nord était l'héritier des anciens vikings de Suède et Norvège, qui ont montré sur le continent européen ce que le génie humain pouvait faire.

Si le peuple anglais et le peuple français sont de grands peuples aujourd'hui, ils le doivent aux anciens vikings, qui, sans compas et sans aucun de ces instruments qui aujourd'hui rendent la navigation sans danger, s'élançaient sur l'océan tourmenté, défiant les vents et les vagues. Un peuple éloigné de la mer ne pourra jamais être un grand peuple. Ce qui fait les hommes forts, c'est d'être tous les jours aux prises avec les dangers de la mer. Je suis en faveur de la recherche du pôle Nord, parce que ce sera un moyen de conserver dans notre pays l'esprit et la vaillance des vikings, ces hardis explorateurs de mers inconnues. La vie sur la mer fait d'un homme un brave et un intrépide, et c'est de ces gens-là que le Canada a besoin. Conséquemment, je ne m'amuserai pas à calculer les résultats que cette expédition pourrait rapporter, à la manière des gens de Toronto, d'Hamilton ou d'Ontario, qui supputent les profits par cinq cents et par dix cents, mais j'appuie ce projet parce qu'il tend à créer et à tenir vivace chez nous le vieil amour de la vie sur la mer, et le courage et l'esprit d'entreprise qui font une race hardie et vigoureuse.

M. W. A. PUTTEE (Winnipeg) : Je crains beaucoup que le pays ne se demande si cette Chambre n'a pas perdu la boussole lorsqu'il apprendra qu'après avoir siégé ici sept mois nous n'avons rien de mieux à faire que de parler d'aller à la découverte du pôle Nord. Il y a beaucoup d'autres choses plus pressantes dans le Manitoba auxquelles le gouvernement devrait donner son attention le plus tôt possible. Nous avons les travaux aux rapides Saint-André qui sont arrêtés depuis un an. A Winnipeg, les affaires souffrent du manque d'espace à l'hôtel des Postes, et je ne suis pas prêt à dépenser de l'argent pour découvrir le pôle nord, tant que nous n'aurons pas subvenu aux autres nécessités plus pressantes qui nous environnent. J'ai fait tout ce que j'ai pu depuis quelques semaines pour accepter les courbes et les rampes que l'honorable député de Norfolk-nord nous dit être réalisables dans ce pays du nord que lui seul semble connaître, mais je ne puis me décider à le suivre lorsqu'il se rend au pôle Nord et nous en décrit exactement les courants et le chemin qu'il faut suivre pour y arriver. Il me semble que l'honorable député devrait attendre un peu pour voir comment quelques-unes de ses prophéties au sujet des pays du nord entre Québec et Winnipeg vont se réaliser avant de nous demander d'accepter ses dires au sujet du passage du pôle Nord. La proposition de prendre pour cette fin $100,000 sur les crédits de l'immigration est absurde. Nous avons dépensé de l'argent pour détruire chez les Européens l'idée que le Canada est une annexe du pôle, et notre immigration a augmenté justement parce que nous y avons réussi en grande partie. Je serais donc opposé à ce que l'on dépense de l'argent pour entretenir cette idée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Je ne me propose pas de faire un long discours, mais comme cette question m'a été soumise au commencement de la session par un grand nombre de membres du Sénat et de la Chambre des communes accompagnés du capitaine Bernier, je veux dire quelques mots à ce sujet. Le capitaine a soumis à cette réunion des plans très en détail. L'année dernière il demandait que le parlement lui votât purement et simplement une certaine somme pour l'aider à faire son expédition. Il demandait $100,000 ou $120,000 pour l'aider à organiser son expédition, mais cette année sa proposition est tout autre, et je crois qu'elle se recommande beaucoup à la

considération à la Chambre. La proposition est que le ministre de la Marine lui fournisse un navire, qui sera construit en Canada et qu'on lui prêtera ; quant aux autres frais de l'expédition, équipage, etc., le capitaine Bernier s'engage à y pourvoir au moyen de souscriptions publiques.

Il calcule que ces frais s'élèveront à $60,000 ou $70,000. Partant de cette idée, le capitaine Bernier s'est mis à l'œuvre avec courage et énergie et a réussi à obtenir près de $40,000 de souscriptions, dont $5,000 de lord Strathcona, et il aurait certainement réussi à obtenir immédiatement le montant nécessaire s'il avait pu dire que le gouvernement canadien approuverait son projet. S'il a réussi à obtenir $40,000 de souscription sans l'aide du parlement, nul doute qu'il pourra, avec cette aide, réussir à obtenir tout l'argent nécessaire du public. Le navire que le gouvernement ferait construire restera la propriété du gouvernement, et on pourra s'en servir pour la protection des pêcheries et autres fins sur les côtes du Pacifique, pourvu que le capitaine Bernier ramène le navire. Cette proposition est éminemment digne de la considération des hommes d'affaires. Il n'y a pas que du sentiment dans cette entreprise. Naturellement, nous nous sentons fiers de voir un de nos compatriotes se montrer assez courageux pour entreprendre cette expédition périlleuse, et quelques-uns diront peut-être que c'est une chimère, mais ce n'en est pas une. Il y a certainement du sentiment dans l'entreprise du capitaine Bernier, mais il y a aussi un côté pratique. Nous avons organisé déjà plusieurs expéditions dont la plupart ont été heureuses et ont donné d'excellents résultats. Sans deux explorations organisées et conduites par le gouvernement il y a dix ans, le Yukon serait encore inconnu. Il y a dix ou quinze ans on aurait ri de celui qui aurait dit que le Yukon produirait $10,000,000 ou $25,000,000 d'or, mais aujourd'hui le fait est établi. A ma connaissance personnelle—je l'ai visité il y a un an—le territoire du Yukon n'a pas encore été égratigné. Il n'a pas encore été réellement ouvert comme exploitation minière au propre sens du mot, et je n'ai aucun doute qu'un grand avenir est réservé à ce pays.

Le capitaine Bernier a fait plusieurs conférences sur son projet d'expédition au pôle Nord, et tous ceux qui l'ont entendu sont restés avec la conviction qu'il était un homme sérieux et connaissant son affaire. S'il ne demande au gouvernement que le prêt d'un navire pour faire son expédition, personnellement, je ne vois pas qu'il puisse y avoir grande objection à la lui accorder. Je sais parfaitement que les besoins immédiats d'un pays qui se développe aussi rapidement que le nôtre sont grands, mais cela ne veut pas dire que nous allons nous croiser les bras et laisser nos voisins prendre le pas sur nous. Nous venons d'envoyer une expédition dans le nord de la baie d'Hudson. Et pourquoi ? Simplement pour organiser le territoire, protéger les intérêts que nous y avons et le conserver au Canada.

Nous avons un territoire immense dans la direction du pôle Nord, et ce territoire a été peu exploré. On rapporte cependant qu'il est riche en minéraux de toutes sortes. Si en risquant une somme de $80,000 que coûterait le navire nécessaire à l'expédition, et que l'on utiliserait à d'autres objets à son retour, on peut aider à faire l'exploration de ces territoires, personnellement et comme membre de cette Chambre, je serais en faveur et je crois que le pays approuverait l'action du parlement. Cependant, en ma qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, bien que personnellement en faveur du projet, tout ce que je puis dire, c'est que le cabinet n'a pas encore spécialement étudié la question, mais je suis sûr que si le gouvernement juge à propos d'encourager l'expédition de la manière que le capitaine Bernier propose, que le pays approuvera, car ce sera certainement un honneur pour le Canada si un Canadien découvrait le pôle Nord, ce que personne n'a pu faire encore.

M. EDWARD HACKETT (Prince-ouest) : Puisque ce débat porte sur une région de froid et de glaces, et que le ministre de la Marine semble favorable à donner de l'aide au capitaine Bernier, je désire appeler son attention et celle du gouvernement sur la province de l'Ile du Prince-Edouard qui n'est pas aussi loin que le pôle. Cette province reste privée des communications avec la terre ferme qui lui ont été promises lors de sa réunion à la Confédération. Le ministre parle en termes très confiants de la possibilité de faire découvrir le pôle Nord par le capitaine Bernier, mais je veux lui rappeler que le gouvernement s'est engagé envers la province de l'Ile du Prince-Edouard de maintenir les communications pendant l'hiver entre l'île et la terre ferme. Avant que le ministre propose de dépenser $80,000 ou $100,000 pour découvrir le pôle Nord, il devrait nous donner un autre bateau pour maintenir les communications promises. L'honorable ministre dit que si ce navire revient du pôle Nord il sera utile ailleurs, mais l'Ile du Prince-Edouard ne veut pas être servie après le pôle. Je ne suis pas opposé à l'expédition et je voudrais voir le capitaine Bernier rapporter du pôle Nord de quoi faire une tabatière, mais je dis que le gouvernement devrait d'abord remplir les promesses faites à l'Ile du Prince-Edouard lors de son entrée dans la confédération, et lorsque l'on nous aura donné les communications promises, le parlement pourra alors s'occuper du pôle Nord.

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

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je demande l'atten-

tion du comité sur deux ou trois crédits du ministère des Chemins de fer et Canaux qui ont été laissés en suspens aux séances précédentes. Prenons d'abord l'item 42 :

Chemins de fer et Canaux—imputable sur le capital—chemin de fer Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, $84,000.

M. LEFURGEY : Je crois que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et l'honorable député de King's (M. Fowler) ont demandé des renseignements au sujet de cette dépense, mais je ne vois pas ces honorables députés dans la Chambre. Si nous discutions les crédits de l'Ile du Prince-Edouard, peut-être que ces honorables députés seront ici dans l'intervalle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas quelle objection les honorables députés pourraient avoir à cet item. Adoptons l'item et cela ne m'empêchera pas de leur donner plus tard tous les renseignements qu'ils voudront avoir. La discussion ne sera pas close pour cela sur cet item. Je puis cependant dire dès maintenant que l'année dernière nous avons voté un crédit de $90,500 pour le port de Saint-Jean. Ce crédit a été dépensé, et $3,000 en sus, à cause de l'achat de certains terrains en vertu d'un jugement de la cour de l'Echiquier. Nous demandons aujourd'hui un crédit de $106,000 dont un cinquième est déjà voté.

Nous demanderons un autre crédit de $5,000 dans le budget supplémentaire, ce qui fera $111,000 pour le havre de Saint-Jean. J'ai déjà donné les détails de cette dépense, mais je vais les résumer maintenant. Il faut $41,355.50 pour payer le reste de la somme due sur des machines et d'un atelier de réparation ; $10,000 pour un hangar à charbon ; $10,000 pour chaudières et machines à vapeur, et $10,000 pour terrassement, posage des rails et autres travaux moins importants.

M. LEFURGEY : Manufacture-t-on quelque chose dans ces usines ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, on ne fait que des réparations à l'atelier des machines et à l'atelier des réparations. La fabrication se fait à Moncton.

M. SPROULE : S'attend-on à une grande augmentation de trafic au port de Saint-Jean en en faisant un port d'hiver, et est-ce pour cela que l'on propose de faire cette forte dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La plus grande partie du trafic d'hiver est faite par le Canadien du Pacifique de l'autre côté du havre. Mais le trafic général du port a beaucoup augmenté, et les améliorations que l'on demande sont nécessaires. La construction de ces ateliers a été adjugée à l'entreprise et les travaux sont en cours.

M. SPROULE : Mais si le chemin de fer du Pacifique fait la plus grande partie du trafic et que l'Intercolonial n'en fait pas, comment pouvez-vous justifier cette grande augmentation de dépenses ? Le trafic de l'Intercolonial a-t-il augmenté récemment à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque j'ai parlé du trafic que faisait le chemin du Pacifique, je n'ai pas voulu dire que l'Intercolonial n'en faisait pas, mais que le chemin du Pacifique faisait un gros trafic d'hiver sur le côté ouest du havre. Le commerce général au port de Saint-Jean augmente certainement et nous désirons le prévenir en augmentant les commodités. Il faudra construire aussi une remise aux locomotives, parce que les locomotives en usage maintenant sur le chemin de fer Intercolonial sont beaucoup plus grandes. Les nouvelles locomotives sont trop grandes pour entrer dans l'ancienne remise aux locomotives.

M. SPROULE : Il y a quelques années on nous a dit que la voie était en parfait ordre, mais lorsque l'on eut acheté les nouvelles locomotives elle était dangereuse et les ponts n'étaient pas assez forts.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député sait qu'il s'est fait de grands progrès dans l'exploitation des chemins de fer. Aujourd'hui les locomotives sont plus grosses, les wagons plus pesants, et l'outillage en général a été amélioré.

M. SPROULE : On a prétendu de ce côté-ci de la Chambre que le chemin n'était pas assez solide pour porter un matériel roulant plus pesant, et qu'à moins de l'améliorer on ne pourrait se servir de ce nouveau matériel avec avantage. Or, puisque vous voulez maintenant dépenser $100,000 pour un hangar aux locomotives, il faut ou que la remise soit bien mauvaise ou que vous comptiez sur une grande augmentation du trafic.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ancien hangar aux locomotives a été construit dans les commencements du chemin, avant la Confédération, et conséquemment ne répond plus aux besoins.

M. SPROULE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quelle quantité de grain on transporte à Saint-Jean en hiver ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est passé peu de blé dans l'élévateur, mais le trafic général de l'Intercolonial augmente à Saint-Jean.

Améliorations et agrandissements à Halifax, $83,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avions l'année dernière, un crédit considérable pour Halifax, mais nous ne l'avons pas tout dépensé, et nous sommes obligés de voter de nouveau ce qui est resté de l'année dernière en y ajoutant quelques autres sommes. L'année dernière, le crédit était de $143,000 dont nous avons dépensé $75,174 ;

ce qui laisse $67,826 à reporter sur cette année. Le chiffre à voter de nouveau est porté ici à $104,500, mais c'est une erreur que l'on a découverte depuis que ces crédits ont été préparés, et nous ajoutons dans ce crédit une somme additionnelle de $36,674, ce qui forme le chiffre de $104,500 que donne le budget principal. Il y a cependant d'autres travaux en cours à Halifax pour lesquels il faudra voter de l'argent dans le budget supplémentaire, ce qui portera la dépense pour l'année à la somme totale de $229,500, comprenant les résidus de l'année dernière que nous votons de nouveau cette année. Les détails de ce montant, sont : Terrain pour la gare et la remise à locomotives, $20,000 ; terrain dans la rue Cornwallis, $20,000 ; travaux de terrassement et autres travaux relatifs à la remise à locomotives, $20,000 ; pour compléter les améliorations à la gare, $7,500 ; construction d'un mur de soutènement et charpentage, $37,000 ; quais et hangars à marchandises, $125,000. Nous n'avons pas encore déterminé l'emplacement de la remise à locomotives, et nous serons probablement obligés de sortir des limites de la ville où nous avons un terrain en vue. Il n'est pas sage de dire dans le moment où ce terrain se trouve. Nous avons l'œil naturellement sur deux ou trois terrains, et nous croyons pouvoir obtenir ce qu'il nous faut à un prix modéré. Nous voulons aussi acquérir un petit emplacement au sud de l'élévateur d'Halifax, en partie pour la raison que si nous ne l'achetons pas on le fera servir à d'autres fins, et en partie aussi parce que nous en aurons besoin pour poser des rails jusqu'à l'élévateur, afin que s'il y a le moindre trafic nous puissions faire arriver à l'élévateur les wagons par une voie et les renvoyer par une autre. Présentement, le trafic du grain n'est pas considérable ni à Halifax ni à Saint-Jean, mais les wagons n'en sont pas moins obligés d'aller et revenir sur la même voie, ce qui cause beaucoup de retards. Il est donc désirable que nous achetions un peu de terrain de l'autre côté de l'élévateur de façon à ce que les wagons puissent descendre d'un côté et revenir de l'autre. Tels sont, avec les améliorations aux quais, les travaux et changement que nous proposons de faire.

M. SPROULE : Vous attendez-vous d'avoir suffisamment de trafic à Halifax et à Saint-Jean par l'Intercolonial, pour justifier les dépenses énormes que vous vous proposez de faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Contrairement à ce que pense mon honorable ami, je crois que lorsque ce transcontinental sera construit nous aurons plus de trafic à Halifax et à Saint-Jean qu'il y en a aujourd'hui. Nous aurons besoin de toutes les installations actuelles de l'Intercolonial et probablement d'un plus grand nombre encore. Mais quand bien même nous ne construirions pas le trancontinental, nous avons besoin de plus de commodités que nous en avons présentement à Halifax ; et nous aurons besoin aussi, à part de l'élévateur qui ne servira que pour le trafic du grain, de beaucoup d'autres terrains et installations, à Saint-Jean et Halifax, pour le trafic croissant de l'Intercolonial.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à cette dépense, si elle est nécessaire. Mais j'ai des doutes. L'année dernière nous avons dépensé beaucoup d'argent pour construire un élévateur à Saint-Jean pour y remiser le grain qui serait apporté par l'Intercolonial, mais il n'en est jamais venu.

Vous voulez aujourd'hui acheter plus de terrain afin de faire passer les wagons sous l'élévateur ; mais, il n'y a pas de grain à transporter et d'après les apparences, il n'y en aura pas à l'avenir. Il me semble que nous faisons des préparatifs pour un commerce qui n'est pas encore établi, et que l'argent que nous dépensons ne nous rapportera rien. Selon moi, cette politique n'est pas sage : elle est même très répréhensible. Cependant, s'il y a des signes évidents que ce terrain est nécessaire pour les fins du commerce, je ne voudrais pas, pour ma part, m'opposer à cette dépense. Je crois que si nous disions qu'il faut d'abord obtenir le trafic, puis construire l'élévateur, au lieu d'ériger celui-ci afin d'être prêt à manipuler les marchandises, on pourrait à juste titre nous critiquer et demander : Comment pouvez-vous espérer recevoir des marchandises quand vous n'avez pas d'endroit où les mettre? Quant au terrain qu'il s'agit d'acquérir près de l'élévateur, à Halifax, au prix de $20,000, je puis dire qu'il se trouve près du terminus en eau profonde, au milieu de la partie nord de la cité. Nous avions lieu de croire qu'on était à la veille d'acquérir cette propriété pour y ériger un édifice somptueux. Alors si nous avions eu besoin du terrain, il aurait fallu acheter le fonds et l'édifice, et nous avons jugé qu'il valait mieux en faire l'acquisition maintenant, vu que les constructions actuelles ont peu de valeur. Les autorités du chemin de fer ont cru sage de prendre possession du terrain. Nous ne l'avons pas encore acheté parce que les propriétaires ne veulent pas accepter l'offre que nous leur faisons. Nous serons peut-être obligés de nous adresser à la cour de l'Echiquier. Nous avons fait une offre qu'on n'est pas disposé à accepter. Je dois dire que, lorsqu'il s'agit d'acquérir des biens-fonds, nous ne tenons pas à avoir recours à la cour de l'Echiquier, attendu que cela entraîne des frais élevés.

M. SPROULE : Quelle partie de ces travaux ont été adjugés à l'entreprise ou sont en cours de construction?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a des travaux importants à exécuter sur l'un des vieux quais et il est question de construire de nouvelles jetées plus au nord. Le gouvernement se propose aussi d'acquérir

un terrain hors des limites de la ville pour y construire une remise à locomotives. Je crois qu'une faible partie des travaux seulement a été entreprise. De fait, on se plaint de ce que l'ouvrage ne soit pas plus avancé.

M. SPROULE : Se propose-t-on d'adjuger à l'entreprise l'exécution de ces travaux et la construction de ces bâtiments ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des travaux de ce genre sont ordinairement adjugés à l'entreprise.

M. SPROULE : Je crois que le ministre sait si ces travaux seront adjugés à l'entreprise, et il me semble vouloir s'échapper par la tangente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Telle n'est pas mon intention. Je ne me propose pas de faire exécuter les travaux autrement qu'à l'entreprise ; cependant, si nous croyons préférable d'agir autrement nous voulons être libres de le faire.

M. LEFURGEY : A-t-on demandé des soumissions pour aucune partie de l'entreprise?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons demandé des soumissions pour la fourniture de pieux créosotés destinés à l'un des quais. Il n'y a pas d'autre travail en marche. La difficulté d'obtenir le terrain a retardé le commencement des travaux.

Améliorations et agrandissements à Pictou, $29,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier, nous avons obtenu un crédit de $70,000 pour cette entreprise. Mais la difficulté que nous avons éprouvée à acquérir le terrain a été cause du retard apporté au commencement des travaux qui ne sont pas aussi avancés que nous l'aurions voulu. Les dépenses réelles à même ce crédit se sont élevées à $12,155.10. Il restait donc à la fin de l'exercice une somme de $57,844.90 qu'il faut voter de nouveau. Cette balance provenant du crédit de l'an dernier et $40,355 qu'il faudra ajouter, formeront un total de $98.200, montant que nous demandons l'autorisation de dépenser à Pictou, cette année. Un crédit de $36,500 a été inscrit au budget principal, et nous devrons demander la différence de $61,700 dans le budget supplémentaire. Cette somme de $98,200 se répartit comme suit : terrain, $27,000 ; pilotis et chevalets, $10,000 ; nouvelle gare, $30,000. Il y a aussi quelques petites inscriptions qui complètent le total de $98,200.

C'est à Pictou que se concentre une grande partie des affaires qui se transigent avec l'Ile du Prince-Edouard. Les constructions de la station sont vieilles et nous désirons les améliorer considérablement. Nous avons choisi un terrain que nous n'avons pas encore pu acheter, attendu qu'on nous demande un prix plus élevé que celui que nous serions disposés à payer ; mais, des négociations sont entamées et nous espérons acquérir ce terrain à de meilleures conditions.

Améliorations à la station du Petit-Métis, et détournement du chemin public, $3,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque ce crédit a été soumis au comité, l'autre soir, on m'a demandé quelle partie était destinée à l'acquisition d'un terrain et quelle partie au détournement du chemin de fer et aux autres améliorations. J'apprends que le coût probable du terrain est de $300 et que le détournement du chemin coûtera $1,200, soit en tout, $1,500. Il y a ensuite le transport et l'agrandissement de la gare et le déplacement du réservoir. On estime le coût de ces travaux à $2,500. Ces item réunis forment un total de $4,000, montant du crédit. Petit-Métis est la principale station balnéaire le long de l'Intercolonial. Il est visité par un grand nombre de citoyens des différentes parties du Canada, surtout de Montréal et du voisinage, et cette amélioration s'impose.

Ile du Prince-Edouard—pour élargir le quai et construire un hangar à houille à Summerside, $72,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Se crédit est destiné à l'agrandissement du hangar à houille sur le quai. L'an dernier, nous avons fait quelques améliorations sur l'autre côté du quai, mais cette nouvelle dépense est jugée nécessaire, principalement dans l'intérêt du commerce de la houille.

M. LEFURGEY : Le quai du chemin de fer à Summerside est le seul endroit où les marchandises peuvent être déposées avant leur transport dans les différentes parties de l'Ile. Les vaisseaux ne peuvent utiliser qu'un côté du quai. A une réunion de la chambre de commerce maritime, tenue récemment, cette question a été mise à l'étude et la résolution suivante a été adoptée :

Qu'on devrait fournir de plus grandes facilités au quai du chemin de fer à Summerside pour l'avantage des vaisseaux qui apportent des marchandises destinées au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

La plupart des produits de l'ouest qui prennent la route de l'Ile du Prince-Edouard sont apportés à Summerside où il faut les emmagasiner avant leur exportation. Une grande quantité de marchandises sont apportées de l'intérieur de l'Ile au quai du chemin de fer. Il y a un pressant besoin de plus d'espace. Un seul steamer peut accoster à ce quai et les autres doivent livrer leur cargaison sur des quais appartenant à des particuliers, et les marchandises doivent être transportées à travers la ville, ce qui, est une source de dépenses. J'espère qu'on agrandira le quai et les entrepôts. J'ai déjà vu les hangars tellement encombrés qu'ils ne pouvaient pas recevoir la farine et d'autres marchandises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces améliorations seront bien accueillies, j'en suis certain, mais elles ne seront pas suffisantes. Je prendrai note des représentations faites par l'honorable député.

M. LEFURGEY : Le présent crédit sera affecté à l'agrandissement du hangar à houille, et cette amélioration est excellente bien qu'elle ne suffise pas. Les autres travaux sont fort nécessaires.

Embranchement de Murray-Harbour et pont d'Hillsborough, $600,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est considérable, mais la Chambre sait que nous avons entrepris des travaux coûteux pour prolonger le chemin de fer depuis Charlottetown jusqu'à Murray-Harbour, car il faut construire un pont dispendieux. Nous avons demandé dans le budget principal $700,000 ; une partie de cette somme nous a été accordée et nous voulons maintenant obtenir la balance. Il faudra inscrire un nouveau crédit de $480,000 dans le budget supplémentaire, car les dépenses que nous nous proposons de faire pendant l'exercice courant, y compris la construction du pont, s'élèveront à $1,230,000. Le 30 juin dernier, nous avions dépensé $1,492,525.47.

Si nous ajoutons cette somme au crédit que nous demandons pour l'exercice courant, nous avons un total de $2,795,113.19, comme coût probable de l'entreprise. Le chemin est déjà construit jusqu'à la rivière Murray. Il faudra le prolonger sur une distance de six milles pour le faire aboutir à Murray-Harbour, et le coût de ce prolongement est inclus dans l'état estimatif des travaux qu'il faudra exécuter pendant l'année. Il faut aussi construire un quai à Murray-Harbour où la navigation s'ouvre un mois plus tôt, au printemps, et se ferme un mois plus tard, à l'automne. Nous entendons prolonger le chemin de Charlottetown à Murray-Harbour, comme le veut la loi. Le coût total de l'entreprise, une fois parachevée, s'élèvera à environ trois millions de dollars en chiffres ronds. La construction du pont demande beaucoup d'argent.

M. LEFURGEY : Que demandent les soumissionnaires pour construire le pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les soumissions sont basées sur un devis et on calcule que le pont coûtera $1,494,097.

M. LEFURGEY : Les dépenses réelles seront-elles plus fortes ou plus faibles que l'estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prévois aucune modification qui augmenterait les dépenses. Nous savions dès le début que l'entreprise coûterait fort cher. En réponse à une question qui m'a été posée il y a quelques jours, je puis dire qu'en vertu d'un arrangement conclu entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales, ces dernières doivent payer à l'Etat $9,750 par année, comme loyer du pont ; mais elles se réservent le droit de percevoir des péages sur le chemin public qui y conduit, si elles le jugent à propos.

M. SPROULE: Pendant combien de temps paiera-t-on cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle constitue une obligation perpétuelle et elle sera déduite de la subvention accordée à la province ou de toute autre somme qui lui reviendrait.

M. LEFURGEY : Comment a été préparé le devis pour la construction du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De la même manière que pour des entreprises semblables.

M. LEFURGEY : Je croyais que vous aviez dit ne pas pouvoir préciser ce que coûterait le pont, attendu que les soumissions étaient basées sur un devis.

Le MINISTRE DES FINANCES : On demandera tant pour la superstructure et les prix fixés au devis pour les ouvrages en maçonnerie.

M. LEFURGEY : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent pour la construction du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la fondation et les culées, on a dépensé $733,101.99 jusqu'au 30 juin 1903.

M. LEFURGEY : Si je ne me trompe, les travaux n'ont pas été exécutés aussi rapidement que le gouvernement l'avait promis, et l'entrepreneur s'est rarement tenu sur les lieux pour activer l'entreprise. Quand le ministre espère-t-il que le pont sera achevé et livré au public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ainsi qu'il arrive dans la plupart des grandes entreprises semblables, les travaux n'ont pas été exécutés aussi rapidement que nous le désirions. On croit que la fondation sera terminée le 31 décembre de l'année courante et la superstructure le 30 juin 1904.

M. LEFURGEY : Vous dites que le chemin de fer est terminé depuis Charlottetown jusqu'à la rivière Murray ; combien de milles cela représente-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a 44 milles pour se rendre à la rivière Murray et 6 milles et demi de plus pour atteindre le port du même nom, soit une distance totale de 50 milles et demi.

M. LEFURGEY : A-t-on demandé des soumissions pour la construction de ces 44 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. D'abord l'entreprise a été adjugée à une personne qui ne l'a pas menée à bonne fin. Les travaux ont ensuite été confiés au soumissionnaire suivant. Plus tard, le reste de l'entreprise a été adjugé à ce même entrepreneur au prix demandé dans sa première soumission.

M. LEFURGEY : Quel est le nom de l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Willard Kitchen.

M. LEFURGEY : Est-ce l'entrepreneur du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; M. J. Haney est l'entrepreneur du pont.

M. LEFURGEY : On ne se proposait pas de construire les 6 milles et demi de chemin de fer lorsqu'on a adjugé l'entreprise de la construction des 44 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Le chemin devait se terminer à la rivière Murray ; mais nous avons décidé de le prolonger jusqu'au port.

M. LEFURGEY : A-t-on adjugé l'entreprise de la construction des six milles et demi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. LEFURGEY : Se propose-t-on d'adjuger ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question n'a pas encore été mise à l'étude. Nous ne songeons pas à construire ce chemin autrement ; mais, si nous avions des raisons de le faire, je voudrais être libre d'agir à ma guise.

M. LEFURGEY : Quel est le coût probable du pont de Port-Murray ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'état estimatif est beaucoup plus élevé que je m'y attendais, et j'ai demandé aux ingénieurs s'il n'était pas possible de le diminuer. J'ai compris dans mes calculs un item de plus de $60,000 pour un coffrage. Il est douteux que nous puissions diminuer l'estimation. Cet endroit est exposé à tous les vents et il faudra construire un quai très solide. On calcule qu'il coûtera $69,000.

M. SPROULE : Imputez-vous le coût du quai sur le compte du capital de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Y a-t-il une différence entre la construction de ce quai et celle des autres quais dans tout le pays dont le coût est imputé sur le compte des havres et rivières ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les quais qui font partie des installations terminales de l'Intercolonial sont censés faire partie de ce chemin de fer et leur coût est imputé sur le capital.

M. LEFURGEY : Combien coûte ce chemin de fer par mille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est difficile d'estimer le coût du chemin de fer par mille, sans y comprendre le pont. Je ne crois pas que les calculs aient été faits de cette manière-là.

M. LEFURGEY : Ce chemin devra-t-il être construit d'après un certain modèle ? Devra-t-il être au niveau de la voie du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, à part la double voie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je crois qu'il sera au niveau du chemin de fer partant de Charlottetown et aboutissant à la rivière Murray. Nous aimons à adopter des modèles que la population peut voir. Lors de la construction du Canadien du Pacifique, on a adopté comme modèle un certain chemin de fer des Etats-Unis dont la population du Canada ne connaissait rien. Nous préférons prendre un modèle que les citoyens peuvent voir.

M. LEFURGEY : J'ai reçu plusieurs lettres de personne qui s'y entendent un peu dans la construction des chemins de fer et qui habitent dans le voisinage de cette voie ferrée. Elles me disent que les ponceaux le long de la ligne de Charlottetown à la rivière Murray ne conviennent ni à un chemin de fer ni à un tramway, parce qu'ils ne sont pas bien construits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas tenu à m'arrêter à ce que dit mon honorable ami. Néanmoins, je déclarerai qu'on ne m'a pas fait de semblables représentations. Il va sans dire que le chemin de fer de l'Ile est à voie étroite et qu'il n'est pas nécessaire de le construire sur le modèle d'un chemin de fer à voie large. Mais nous exigeons qu'il soit solidement construit ; et, s'il en était autrement, c'est que quelque chose irait mal. Cependant les travaux sont exécutés sous la surveillance d'ingénieurs habiles, et je ne puis croire que ceux-ci approuveraient des ouvrages comme ceux que nous décrit mon honorable ami.

M. COCHRANE : Pourquoi est-il difficile de calculer ce que coûte le chemin de fer, par mille, indépendamment du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit que cela serait difficile ; mais, que je n'avais pas ces calculs devant moi. Le sous-ministre m'apprend que la voie ferrée coûte $21,500 par mille, indépendamment du pont.

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : J'ai été surpris d'entendre le représentant de Prince-est (M. Lefurgey) dire que le chemin était de mauvaise qualité. J'apprends qu'il est tout autrement.

M. LEFURGEY : Je n'ai pas parlé du chemin en général, mais des ponceaux.

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Ils constituent une partie du chemin, et une partie importante encore. S'il en est ainsi, il est surprenant que je n'en aie pas eu connaissance. Je ne demeure pas loin de cette partie du pays. Si ce chemin de fer ne traverse pas le district électoral que je représente, il le longe. De fait, je me suis entretenu avec des hommes de ce chemin de fer intéressés dans cette voie ferrée de l'Ile du Prince-Edouard et qui n'ont aucun intérêt à me représenter les choses sous un faux jour.

M. LEFURGEY : Croyez-vous que je tiendrais cette ligne de conduite ?

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Non ; mais je connais ceux qui ont fourni des renseignements à mon honorable ami. Je ne voudrais pas laisser entendre un seul instant que l'honorable député dénaturerait les faits, il a probablement été trompé. Ceux avec qui je me suis entretenu sont des industriels de chemins de fer, et ils m'ont appris que la voie est excellente et bien meilleure que n'était, lors de sa construction, l'ancien réseau du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. COCHRANE : Etaient-ce des entrepreneurs ?

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Non, et ils n'ont rien de commun avec les entrepreneurs. Ce sont des habitants de l'Ile du Prince-Edouard qui ont tout intérêt à ce que le chemin soit bon.

M. REID (Grenville) : Etaient-ce des serre-freins ?

M. HUGHES (King's, I.P.-E. : Non, mais des hommes qui ont déjà construit des voies ferrées.

M. REID (Grenville) : Alors, ce sont d'anciens entrepreneurs

M. HUGHES (King's, I.P.-E.): Non ; mais ils ont travaillé de concert avec les entrepreneurs à la construction des chemins de fer. Ils n'ont aucun intérêt dans l'entreprise adjugée à M. Ketchen, pas plus d'intérêt que mon honorable ami n'en a.

M. LEFURGEY : Ces renseignements m'ont été communiqués par différentes lettres et je vous en fais part tels que je les ai reçus. Si j'appelle l'attention du ministre sur ces plaintes, c'est afin qu'il puisse les examiner. Je voudrais savoir comment on a établi cette somme de $9,750 que le gouvernement provincial doit payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir répondre à cette question. Au début des négociations, cette somme était plus forte. On avait d'abord pensé que le pont coûterait plus cher. Cette somme a été fixée par un acte du parlement, adopté en l'année 1901, et ratifiant l'arrangement couclu avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard.

M. COCHRANE : Que faut-il entendre par un chemin de fer à voie étroite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin de fer de l'Ile n'a pas la largeur règlementaire. Il n'a que trois pieds et six pouces.

M. COCHRANE : Quelle est la nature du pays ? Je croyais qu'il était plat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas plat ; mais il ne présente pas de montagnes très élevées. Le terrain est accidenté.

M. HUGHES (King, I.P.-E.)

M. HACKETT : Je suis satisfait du plan adopté par le ministre pour la fondation du pont. Mais, comment sera construite la superstructure ? Prendra-t-on quelques-uns des vieux ponts de l'Intercolonial pour servir de superstructure ? De l'aveu du ministre, les habitants de l'Ile paient $9,750 par année pour ce service.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux d'infrastructure confiés à M. Haney coûteront $1,218,000. Le coût de la superstructure sera de $275,000. Nous ne voulons pas de pont démodé, mais un pont solide sera emprunté à l'Intercolonial.

M. HACKETT : Sur quelle partie de l'Intercolonial prenez-vous ces ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur le Miramichi.

M. HACKETT : Sur le bras sud-ouest ou nord-ouest de cette rivière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef croit que c'est sur le bras sud-ouest, mais il n'en est pas certain.

M. HACKETT : A quelle époque ces ponts ont-ils été construits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont été construits en 1872.

M. HACKETT : Est-ce que le ministre, ces jours derniers, n'a pas donné un pont construit à la même époque pour accommoder le trafic entre Québec et le Nouveau-Brunswick, sans rien exiger à titre d'indemnité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'exigeons rien de l'Ile ?

M. HACKETT : Oui ; vous obligez la province à payer $9,570 par année pour cette superstructure qui offrira un passage aux voitures ; et je trouve étrange que vous fassiez un cadeau aux riches provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, tandis que vous exigez que l'Ile du Prince-Edouard paie jusqu'au dernier sou.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque je songe à ces crédits considérables, je suis porté à croire que les doléances de l'honorable député ne lui attireront pas beaucoup de sympathie. Il y avait sur la Ristigouche un pont dont nous n'avions que faire. Si nous avions pu l'utiliser pour une autre partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, nous ne l'aurions pas donné ; mais, il était impossible de le placer nulle part ; ce pont n'était d'aucune utilité. Nous l'avons offert aux provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick pour tenir lieu de subvention en faveur de la construction d'un pont en fer destiné à unir ces deux provinces. D'ailleurs, les municipalités ou les provinces intéressées devront faire de grandes dépenses pour mettre ce pont en place. Nous subventionnons parfois des ponts interprovinciaux, et nous avons fait pour Québec et le

Nouveau-Brunswick ce que nous faisons pour d'autres provinces reliées entre elles par des ponts.

M. HACKETT : Je ne blâme pas ce qui a lieu à Restigouche ; mais je me plains parce qu'on agit envers l'Ile du Prince-Edouard autrement qu'envers les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Quelle décision le ministre intérimaire a-t-il prise concernant la construction d'une gare à Charlottetown. Ce projet est sur le tapis depuis des années et la gare actuelle ne répond pas aux exigences de la situation. Le ministre a-t-il l'intention d'ériger une gare convenable à Charlottetown ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous proposons d'inscrire au budget supplémentaire des crédits affectés à certaines améliorations à faire à Charlottetown.

M. COCHRANE : Combien coûte ce chemin de fer, par mille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il coûte $21,500 par mille. C'est un decauville construit dans un pays montagneux où l'on rencontre une multitude de rochers.

M. SPROULE : Puisque le pont coûte un million et demi et qu'on a dépensé en tout $2,795,000, le chemin de fer, qui a 45 milles de longueur, a dû coûter $28,000 par mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le pont compris.

M. SPROULE : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : La ligne entière couvre une distance de 50 millese et demi—44 milles jusqu'à la rivière Murray et 6 milles et demi de cet endroit jusqu'au port du même nom.

M. SPROULE : Cela reviendrait à environ $28,000 par mille.

M. LEFURGEY : Je demanderai au ministre intérimaire des Chemins de fer si quelqu'un dans cette enceinte ou a u dehors, lui a parlé d'un embranchement sur Elmira ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a parlé et je crois qu'on m'a aussi écrit—quoi qu'il en soit, je sais qu'on demande une ou deux lignes succursales. Mais, je ne me souviens pas s'il s'est agi d'Elmira. L'honorable député (M. Lefurgey) est probablement mieux renseigné que moi.

M. LEFURGEY : La ligne d'Elmira est parmi celles dont le besoin se fait sentir dans l'Ile du Prince-Edouard. Je crois que le représentant de King (M. Hughes) fournira sur cette question des renseignements complets . J'ai ici une résolution adoptée le 27 février par une assemblée à laquelle MM. John McLean, M.P.P., J. Hughes, M.P., et autres ont pris la parole. Voici cette résolution :

Attendu que le gouvernement fédéral a fait faire en 1882 des études sur le terrain pour la construction d'un embranchement de chemin de fer ; et

Attendu qu'en 1895, le gouvernement a promis d'établir dans l'île du Prince-Edouard plusieurs lignes succursales, entre autres l'embranchements sur Elmira ; et

Attendu que des délégués d'Elmira ont obtenu de sir L. H. Davies, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries, la promesse qu'après le parachèvement du chemin de fer de Murray-Harbour, il s'emploierait à obtenir du ministre de Chemins de fer qu'une étude soit faite et une estimation soit préparée et communiquée au parlement relativement à la construction d'un embranchement sur Elmira ; et

Attendu que, depuis cette date, on a fait dans presque toutes les parties du Canada des dépenses beaucoup plus fortes qu'auparavant en faveur de chemins de fer et d'autres entreprises publiques ;

Qu'il soit résolu que la population de East-Point et du voisinage, réunie en assemblée, insiste vivement auprès du gouvernement pour lui faire comprendre la nécessité de commencer au plus tôt cette importante entreprise, et prie ses représentants au parlement de faire des instances auprès du ministre des Chemins de fer pendant la prochaine session.

Je suis surpris que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux n'ait pas entendu parler davantage de cet embranchement d'Elmira, vu que le représentant de King était l'un des principaux orateurs dans cette circonstance. Cependant, si l'honorable député n'en a pas parlé, je désire que le ministre comprenne bien maintenant que d'autres endroits de l'Ile du Prince-Edouard ont besoin de communications par chemins de fer. Bien que je sois peu au courant de ce qui concerne l'embranchement d'Elmira, j'ai à plusieurs reprises rappelé au gouvernement la promesse faite à la population de l'Ile du Prince-Edouard touchant la construction d'une ligne succursale entre North-Wiltshire et Crapaud. En deux circonstances, on a présenté à la Chambre des pétitions recouvertes d'un grand nombre de signatures de personnes appartenant aux deux partis politiques demandant d'établir des embranchements dans cette contrée prospère. Ils traverseraient un pays où la population se trouve à 15 ou 20 milles des voies ferrées et rendraient un excellent service aux gens de l'endroit. Je crois qu'on a aussi demandé à plusieurs reprises au gouvernement de construire d'autres lignes plus courtes dans la partie occidentale de cette province. Il me semble que nous sommes en lieu d'exiger du gouvernement quelque promesse ou déclaration concernant ces embranchements.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Parlant de l'embranchement sur Elmira, le représentant de Prince-est (M. Lefurgey) a avoué qu'il n'en connaissait pas long sur le sujet. A mon sens, cela ne souffre aucun doute. Il est peu au courant de la question ; autrement, il n'en aurait pas parlé. Je ne me proposais pas de rien dire et je n'aurais pas élevé la voix, sans les réflexions déplacées

du représentant de Prince-est. Je ne voudrais pas soulever une question qui intéresse le district électoral de l'honorable député pendant la durée de son mandat et lorsqu'il serait présent en Chambre. Je reconnais qu'il est capable de prendre soin des intérêts de sa circonscription et je crois être en mesure de défendre la cause de la partie de l'Ile du Prince-Edouard que je représente. Voici ce qui en est : lorsque les amis de l'honorable député étaient au pouvoir, ils ont fait explorer le pays entre Harmony, près de Souris, jusqu'à Elmira, à la veille d'une élection. Le lendemain de l'élection, il ne fut plus question de rien. On avait trompé la population. A vrai dire, on l'a trompée deux fois en faisant faire des études sur le terrain dans cette partie du pays. Après la première exploration, on laissa pourrir les jalons et, lors de la deuxième, on ne les retrouva plus. A titre de partisan du gouvernement, je ne lui demanderai pas de répéter cette comédie.

L'honorable député nous a parlé d'une assemblée tenue à Elmira, ou plutôt à Lakeville, dans le voisinage. S'il possède un compte rendu fidèle de ce qui s'est passé il constatera que j'ai déclaré que je ne soulèverais pas cette question avant le parachèvement du chemin de fer aboutissant au port Murray, attendu qu'à mon avis, le gouvernement traitait assez bien l'Ile du Prince-Edouard en matière de chemin de fer. Je suis encore du même sentiment. J'ai déclaré à la population que je ne me servirait pas de cette question comme d'un tremplin politique et que je ne la soulèverais pas avant que la ligne de Murray-Harbour ne fut terminée. Une fois ce chemin construit, j'en parlerai au gouvernement comme d'une proposition d'affaires légitime et acceptable.

Je crois que mon honorable ami (M. Lefurgey) a eu mauvaise grâce de mettre ce sujet sur le tapis. Je ne voulais pas déterrer ces choses du passé, mais j'ai dû le faire, parce que le parti auquel appartient l'honorable député, pendant qu'il était au pouvoir, a, de propos délibéré, trompé deux fois la population de cette partie du comté de King, dans l'espérance d'influencer sur le résultat de l'élection. Je ne voudrais pas demander au gouvernement de tenir une pareille ligne de conduite et, si je le faisais, je crois qu'il n'y consentirait pas.

M. LEFURGEY : Je regrette que le représentant de King se soit ainsi monté la tête.

M. HUGHES (King, I. P.-E.) : Je ne suis pas monté, mais j'ai cité des faits qui ne sont pas du goût de l'honorable député (M. Lefurgey).

M. LEFURGEY : J'ai souvent soulevé cette question et je me propose de l'agiter de nouveau tant que je ne connaîtrai pas les desseins du gouvernement relativement à ces embranchements. Libre à l'honorable député (M. Hughes, King), de se déclarer satisfait des travaux qui s'exécutent dans l'est de la province où l'on construit cinquante milles de voie ferrée tandis qu'on ne fait rien pour l'ouest. Il peut se tenir coi pendant un an ou deux.

Je me suis contenté de rappeler au gouvernement que sir Louis Davies avait promis qu'après le parachèvement de la ligne en cours de construction, on s'occuperait de l'embranchement d'Elmira. Mais, les travaux qui s'exécutent actuellement doivent-ils empêcher l'honorable député (M. Hughes, King) de présenter ses demandes au gouvernement ? Est-ce la honte qui le retient ? Je lui apprendrai que tant que je serai député, je me croirai le représentant non seulement de mon district, mais de l'île également qui fait partie intégrante du Dominion; or, je représente toute la population du Dominion. Je n'entends pas me croiser les bras, au risque de provoquer l'ire de l'honorable député. S'il ne juge pas à propos de demander de nouveaux chemins de fer pour l'est de l'Ile, je le ferai moi-même.

M. HACKETT : Le ministre promet-il qu'avant un an une nouvelle gare sera construite à Charlottetown ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai à mon honorable ami d'user de patience, attendu que le budget supplémentaire sera déposé demain. Je ne saurais lui promettre qu'il en sera entièrement satisfait, mais la perspective est encourageante.

M. HACKETT : Je désire appeler l'attention du ministre sur un autre sujet : la construction d'une nouvelle gare à Alberton, dans le comté de Prince-ouest. La gare de l'endroit, l'une des premières qui aient été construites sur l'Ile il y a plus de trente ans, n'est en réalité qu'une bicoque.

M. CAMPBELL : Laissez-en pour Ontario !

M. HACKETT : Vous nous demandez de vous accorder plus de $100,000,000 pour établir un chemin de fer entre Moncton et Winnipeg !

M. CAMPBELL : En supportez-vous les frais ?

M. HACKETT: Nous paierons notre quote-part et nous exigeons notre part des deniers publics.

Puis-je demander de nouveau au ministre s'il se propose de construire avant longtemps cette gare d'Alberton, dans le comté de Prince-ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami devra vivre dans l'espérance et ne pas trop nous presser de questions. Je ne dirai pas "Attendez pour voir ce que nous ferons l'année prochaine," mais, attendez le budget supplémentaire.

M. HACKETT : Il y a encore autre chose: la construction d'un embranchement de che-

min de fer depuis la station d'O'Leary jusqu'à la plage occidentale de l'Ile du Prince-Edouard. Les citoyens ont demandé cette voie ferrée dans leurs pétitions et dans des assemblées publiques. Le représentant d'York-ouest (M. Campbell), qui fait mine de s'indigner parce que nous réclamons notre part légitime dans la dépense des deniers publics consent volontiers à accorder des centaines de millions, mais il refuse à l'Ile du Prince-Edouard une centaine de mille dollars pour compléter le réseau de ses chemins de fer.

J'espère que le ministre trouvera un moyen de venir en aide à la construction d'un embranchement partant de la station d'O'Leary et aboutissant à la plage occidentale de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que l'honorable député d'York-ouest refuse cent mille dollars à l'Ile du Prince-Edouard, car je lui demande par ce seul crédit d'accorder $1,230,000 à cette province.

M. SPROULE : Combien de soumissions a-t-on reçu pour la fondation de ce pont et quel était le plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise a été adjugée à M. Haney le 25 août 1900. Nous espérons que le port sera terminé à la fin de l'année civile et que toute l'entreprise aura été menée à bonne fin le 30 juin 1904.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il déposer les documents relatifs à cette entreprise, la liste des soumissions et le prix demandé par chacun ?

M. REID (Grenville) : Est-ce que la superstructure coûtera $275,000, à part la valeur des ponts empruntés à l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. On estimera la valeur de ces ponts et le montant de l'estimation sera porté au crédit de l'Intercolonial. Ces $275,000 comprennent le somme qui sera remise à l'Intercolonial et les frais de la mise en place.

M. HACKETT : Le ministre a traité fort légèrement mes observations. Pourtant il ne doit pas perdre de vue que, si nous accordons cette forte somme pour construire le pont, le gouvernement et la population de l'Ile du Prince-Edouard paieront un intérêt annuel s'élevant à $9,750. Que vous contribuiez un million de dollars ou plus, vous n'en exigez pas moins cette somme de la population.

Je n'ai pas lieu de m'excuser d'avoir saisi la Chambre de cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne demande pas à l'honorable député de justifier la population de l'Ile du Prince-Edouard de payer cette somme, mais un fait important lui a échappé. Ce pont servira à deux fins : au chemin de fer et au public. Le Dominion en paie le coût jusqu'au dernier sou, en tant qu'il servira à la voie ferrée, et le gouvernement de la province contribue à sa construction parce qu'il servira de chemin public et que c'est à la province qu'il appartient d'ouvrir une grande route.

M. SPROULE : A combien estimez-vous les ponts que vous prenez sur le Miramichi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On estime à $64,000 la valeur de ces ponts qui doit être portée au crédit du compte de l'Intercolonial. Le surplus du crédit couvrira les frais du transport et de la mise en place.

M. HACKETT : Les ponts suffiront-ils pour relier Southport à Charlottetown ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ils suffiront.

M. HACKETT : Il vous faut de plus établir une voie charretière sur le côté du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette dépense est comprise dans l'estimation.

Agrandissements à Kensington, $800.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un cinquième de cette somme a déjà été voté.

M. LEFURGEY : Ce crédit est destiné à l'achat d'un terrain à Kensington. J'ai reçu de l'un des principaux hommes d'affaires de Kensington une lettre au sujet de cette amélioration. Pour l'avantage du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, je la lirai afin qu'il se forme une notion exacte de ce dont on a besoin à cet endroit. Voici :

Le comité nommé lors d'une assemblée de ceux qui ont affaire à la gare, assemblée tenue en octobre dernier, a transmis il y a quelques jours un mémoire à M. Blair pour lui demander de construire une gare nouvelle. Nous avons appris depuis que le budget renferme un crédit de $1,000 affecté à des réparations à faire à l'ancienne gare, probablement d'après le plan de M. Sharpe. Or, attendu que le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises ont augmenté et vû surtout que c'est ici que les touristes fréquentant Malpèque et New-London prennent ou quittent le convoi de chemin de fer, on devrait avoir un édifice convenable et même attrayant. Présentement, il est loin de l'être. Le projet de M. Sharpe ne constituerait pas une grande amélioration et sa réalisation nous empêcherait d'avoir une gare nouvelle d'ici à quelque temps. C'est ainsi qu'il propose de convertir en salle d'attente des dames une partie de la vieille halle aux marchandises (haute de 8 pieds 6 pouces à l'intérieur) dont le toit est plat et saturé d'huile, de pétrole et d'autres émanations. Toutes les autres améliorations sont à l'avenant. Nous avons eu des démêlés avec M. Sharpe et voici qu'il se venge. Il ne peut nier que l'ancienne gare qui n'a qu'une seule salle d'attente où des personnes de toutes les conditions sociales se coudoient en attendant les convois en retard—choses assez fréquentes—depuis le riche American jusqu'à l'Indien et

au fier-à-bras aviné, il ne peut nier, dis-je, que l'ancienne gare soit hors de service. Mais il veut lui faire subir un replâtrage quelconque et punir le public qui s'est plaint de l'état de choses actuel.

Cet endroit est l'un des principaux centres d'expédition entre Charlottetown et Summerside ; c'est peut-être la ville la plus importante entre ces deux points ; c'est le foyer d'un gros commerce et, ainsi que le dit mon correspondant, un grand nombre de touristes qui visitent l'Ile du Prince-Edouard y prennent ou quittent le convoi de chemin de fer en se rendant aux villes d'eau ou en en revenant, et il n'y a qu'une seule gare où, Indiens, grandes dames et autres voyageurs, se réunissent pour attendre l'arrivée des trains venant de Summerside et de Charlottetown et qui sont le plus souvent en retard. Puisque le gouvernement entend consacrer $1,000 à des réparations, il me semble qu'il pourrait bien mettre mille ou deux mille dollars de plus, enfin ce qui serait nécessaire pour construite une gare convenable dans un endroit aussi central. Je désire appeler l'attention du ministre afin de lui permettre d'aller aux informations avant de rien dépenser pour réparer la vieille gare.

Je ferai également observer que les facilités de transport et de quaiage pour les voyageurs sont insuffisantes.

Avant de terminer, je dirai un mot des améliorations requises à Charlottetown et corroborerai ce que l'honorable député (M. Hackett) vous a appris de l'état de délabrement de la gare. Le besoin d'un édifice nouveau se fait vivement sentir. Il faudrait aussi accorder plus d'espace sur le bord de l'eau autour des quais appartenant à des particuliers. Il est impossible d'obtenir livraison des marchandises à moins de les charroyer à travers la ville de Charlottetown jusqu'à la gare.

Le représentant de King (M. Hughes) a fait une remarque bien digne de lui. Il m'a reproché de n'être pas assez assidu aux séances de la Chambre. C'est une bien mesquine insinuation car je suis certain qu'il n'y a pas six députés dans cette enceinte qui se soient acquittés de leurs devoirs avec plus de zèle que moi pendant cette longue session de sept mois et plus. Je ne m'arrêterai pas à des personnalités, car nous avons autre chose à faire ; mais, je répère que l'insinuation de l'honorable député était certainement déplacée.

M. HUGHES (King, I.-P.-E.) : Les remarques que vient de faire l'honorable député sont à la hauteur de ce qu'on pouvait attendre de lui.

M. HENDERSON : On dirait que certains représentants de l'Ile du Prince-Edouard ne voient pas au-delà des limites de leur province.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Surveillez vos amis.

M. LEFURGEY.

M. HENDERSON : Il me semble que l'honorable député (M. Lefurgey) a été très assidu aux séance durant cette session. Je n'ai pas remarqué son absence dans aucune occasion en particulier, et il a pris une part active à nos débats. Je trouve déplacées les observations que nous venons d'entendre. Je ne voudrais pas me permettre de reprocher à un collègue de s'être fréquemment absenté, et je crois que nous n'avons rien à y gagner. Nous avons souvent à nous absenter pour des raisons qui ne sont pas connues des autres. Nous avons déjà assez de mal à surveiller nos affaires pendant une session aussi longue pour que personne ne nous reproche notre manque d'assiduité.

Pour améliorer le service d'eau, $19,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Actuellement, on se sert de puits sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et on se propose d'y installer un service amélioré au moyen de réservoirs.

Commodités supplémentaires à Kinkora, $640.

M. LEFURGEY : A-t-on l'intention de faire de cette station une station d'expédition ? S'il en est autrement, les habitants de la région comprise entre Emerson et Albany, et Kinkora, seront obligés d'envoyer leur argent à Emerald pour avoir leurs effets. Comme il passe des trains à cette station la nuit et de bonne heure le matin, il est absolument nécessaire que ce soit une station d'expédition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous proposons de construire un édifice de quarante pieds par vingt et où il y aura une salle d'attente et une salle à bagages. Vu qu'il ne se fait pas beaucoup d'affaires à cet endroit, je crois que ce devra être une simple halte pour le moment.

M. LEFURGEY : Il ne peut s'y faire beaucoup d'affaires si l'on n'accorde pas les commodités qu'il faudrait.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tous cas, c'est un pas dans la bonne voie.

M. HACKETT : Kinkera est un des ports les plus importants qui soient sur cette ligne, depuis Emerald jusqu'au Cap de la Traverse, et je prie le ministre d'y établir une station d'expédition et un bureau de dépêches télégraphiques.

Nouvelles gares à Northam et à Richmond, $800.

M. HACKETT : Ces édifices seront-ils construits avant l'hiver

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ferons en sorte qu'ils le soient, mais je ne puis assurer qu'ils le seront.

M. HACKETT : Ces gares sont-elles semblables à celles d'Elmsdale et de Conway, et y aura-t-il du feu et un gardien, sans qu'elles soient des stations d'expédition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La gare sera semblable à celle de Kindora.

M. SPROULE : Nous avons fini de discuter les crédits relatifs aux chemins de fer, et il passe minuit ; nous devrions lever la séance.

Il est fait rapport de certaines résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ordres sont si peu nombreux maintenant, qu'il est très facile de faire un choix. Nous nous occuperons peut-être de certains bills qui ont déjà été discutés, et peut-être nous occuperons-nous aussi des subsides. C'est tout ce que je puis dire pour le moment. Si nous nous occupons des subsides nous partirons du point où nous nous étions rendus.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12 heures 25 du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 1er octobre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures, sous la présidence de l'Orateur.

QUESTION.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER VOTEES PAR LA CHAMBRE.

M. WILSON :

1. Quel est le chiffre des subventions votées par le parlement en faveur des chemins de fer pour les exercices 1900, 1901 et 1902 ?
2. Quelles sommes le gouvernement a-t-il versées sur ces subventions, au cours de ces exercices et jusqu'au premier septembre 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il n'est guère possible de donner de réponse catégorique à la première partie de la question, d'autant plus que ces subventions ne sa votent pas en bloc. Que l'honorable député, connaissant le nombre de milles subventionnés, établisse une estimation approximative sur le pied de $3,200 par mille et il pourra se faire une idée du montant de ces subventions ; mais quelquefois, les subventions sont supérieures à $3,200 le mille et sont versées en proportion du coût du chemin de fer. La deuxième partie de la question comporte une réponse et je me ferai un plaisir de communiquer plus tard à l'honorable député ce renseignement qui me manque pour le moment.

M. WILSON : Est-ce que le ministre ne pourrait pas faire dresser cette estimation par un de ses commis et me la transmettre plus tard?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est impossible de donner une réponse précise ; c'est tout au plus une estimation approximative.

M. WILSON : Le ministre ne pourrait-il pas faire connaître le montant voté?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains fort que l'honorable député ne se soit mépris sur le sens de mes paroles. Il tient à savoir le chiffre précis des subventions votées par le parlement. Ces subventions se votent non pas en bloc, mais sur le pied de tant par mille et le statut déclare que la subvention pourra atteindre le chiffre de $3,200 par mille, s'il s'agit d'un chemin de fer ordinaire, ou bien s'il s'agit d'un chemin de fer entraînant de plus grands frais, elle peut s'élever à $6,400 par mille. Je ne saurais donc préciser le montant des subventions votées par le parlement mais je puis dire à l'honorable député le chiffre des sommes versées et je m'en ferai un plaisir.

M. WILSON : Il a déjà été déposé sur le bureau de la Chambre un état des subventions votées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut bien me rappeler la chose, je m'en occuperai volontiers.

M. WILSON : Je n'y manquerai pas.

M. R. L. BORDEN : Quelquefois les subventions se votent de cette façon-ci : à telle ligne entre certains points, ne dépassant pas en longueur tant de milles. C'est peut-être un renseignement de ce genre que demande l'honorable député.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous votons bien les subventions pour telles lignes ne dépassant pas tant de milles, mais le montant par mille est nécessairement quelque peu indéfini, bien qu'il ne dépasse pas certaines limites. Voilà pourquoi je ne saurais donner à l'honorable député le renseignement qu'il demande. S'il veut bien appeler mon attention sur l'état statistique auquel il a fait allusion, je veillerai à ce que les renseignements supplémentaires soient dépensés.

GOUVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—CONCOURS FINANCIER.

Le bill (n° 256) portant paiement d'avances au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité, afin de délibérer le projet de loi.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Ce projet de loi est basé sur la résolution qui a déjà été mûrement délibérée par le comité.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il ici d'une avance pour une période de temps déterminée, comme par exemple pour l'exercice fi-

nancier, ou bien s'agit-il d'une avance indéfinie qui serait versée au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, dans un délai quelconque à l'avenir, au gré du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'une avance sans restriction. Elle est portée au crédit du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui pourra l'utiliser, à sa discrétion.

M. R. L. BORDEN : La correspondance se rattachant à cette question et qui a été déposée sur le bureau, est-elle imprimée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire si cette correspondance est imprimée.

M. R. L. BORDEN Si je ne me trompe, il ressort de la correspondance déjà déposée sur le bureau et se rattachant à cette question, que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest s'oppose à la création d'une dettre entre les Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement du Canada pour le moment, et il fait observer que ce que le gouvernement des territoires veut réellement, c'est que le subside annuel accordé aux Teritoires du Nord-Ouest subisse un relèvement suffisant pour répondre aux besoins des travaux publics à entreprise. Il ajoute qu'à son avis, il n'est pas dans l'ntérêt des Territoires du Nord-Ouest de se créer aujourd'hui une dette, avant que les territoires aient été érigés en province, chose que la législature demande depuis longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest s'oppose à ce qu'on lui fasse cette avance. L'objection qu'il a soulevée porte surtout sur la proposition qui a été formulée, à une certaine phase des négociations relatives à deux ponts importants pour la construction desquels nous étions en train de faire des arrangements avec le gouvernement ; il s'est opposé à ce que le coût de ces travaux fût imputé sur le compte de l'avance. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest préfèrerait sans doute que les diverses sommes mises à leur disposition leur fussent donnée à titre de subvention annuelle et l'honorable député affirme peut-être à bon droit que le gouvernement des territoires s'est opposé à cette avance. Du reste, il n'y a absolument rien d'obligatoire dans ce bill ; c'est une option que nous accordons au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, et s'il ne juge pas à propos de l'exercer, il n'en saurait résulter d'inconvénients. La subvention accordée, en attendant, a été mûrement discutée par le comité.

Au cours de ce débat, j'ai rappelé au comité le rapide accroissement de la subvention accordée par le gouvernement fédéral aux Territoires du Nord-Ouest et le comité dans son ensemble a compris que les allocations que nous leur accordons, abstraction faite de l'avance en discussion, sont fort libérales et répondent au rapide accroissement et aux nouveaux besoins de cette partie du pays.

M. R. L. BORDEN : Quel est le chiffre de l'augmentation du subside accordé pour l'exercice actuel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà fait connaître ces chiffres, dans un débat antérieur. Pour l'exercice 1902, il est ouvert un crédit de $407,979. Il s'agit ici du crédit général affecté aux Territoires du Nord-Ouest, et qui correspond aux subsides accordés aux provinces. Il y a d'autres octrois affectés à d'autres usages et mes observations se bornent entièrement à ce crédit général qui figure au budget à titre d'octroi pour fins scolaires et autres usages. Pour l'exercice 1903, y compris les crédits supplémentaires adoptés dans la dernière partie de l'exercice, la subvention a été de $707,989 et pour l'exercice en cours, abstraction faite de cette avance que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pourra utiliser ou non, nous proposons de lui verser $1,046.979, y compris un octroi spécial afférant à la construction de deux ponts considérables que nous voulons d'abord imputer sur le compte du capital, mais à laquelle nous avons finalement décidé de pourvoir sous forme d'octroi.

On rend compte des délibérations sur le bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Havres et rivières, Québec—Quai à eau profonde à Sorel, $37,600.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre voudra bien nous éclairer au sujet de ce crédit. Je tiens à savoir le chiffre des dépenses effectuées pour les quais et l'outillage du port de Sorel, ainsi que le chiffre des sommes que le gouvernement se propose d'y dépenser à l'avenir ; et en outre si l'objectif de cette dépense est de créer à Sorel un port maritime pour le trafic d'exportation.

Les dépenses exécutées à Sorel ne cadrent nullement avec l'idée qui s'attache aux améliorations de nature purement locale, et nous avons droit de savoir si le gouvernement se propose de faire de ce port un des ports nationaux du Saint-Laurent. Il y a les ports de Montréal et de Québec qui ont été outillés à grands frais. Il est possible que le gouvernement se propose de créer un autre port national à Sorel et d'y établir à grands frais des installations de tête de ligne pour le commerce d'exportation. Les ports de Montréal et de Québec, je suppose, suffiront aux besoins du trafic, s'ils sont bien outillés ; et en outre, il y a les ports d'Halifax et de Sant-

Jean vers lesquels, au cours de l'hiver, les populations des provinces maritimes au moins croient qu'une partie considérable des transports de l'ouest seront dirigés. Il importe de savoir le chiffre des dépenses déjà effectuées à Sorel ; l'objectif des travaux qui s'y font ainsi que le volume et la nature des transports qui y seront dirigés. Le gouvernement prétend-il que les transports, qui pourraient se diriger vers Montréal et Québec, prendront la route du port de Sorel ? Pourquoi tenterions-nous de créer un port maritime dans cette vlle au lieu de concentrer nos efforts sur Montréal et Québec ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable collègue le ministre des Travaux publics communiquera à la Chambre les renseignements relatifs à ces travaux. Le gouvernement a fait connaître son système, il y a deux ans, lorsqu'il a demandé ce crédit.

De l'avis du gouvernement, il n'y a aucun doute que Sorel sera le centre d'un important trafic maritime. C'est le débouché de la vallée du Richelieu, une des plus fertiles et des plus riches du Canada, et d'où il s'exporte une grande quantité de produits agricoles. L'outillage actuel du port de Montréal ne répond guère aux besoins du trafic. On demande tous les jours au gouvernement les installations de ce port. La tendance a toujours été de concentrer le trafic dans un espace très limité. Les commerçants s'efforcent de se rapprocher autant que possible du bassin du canal, de sorte que virtuellement tout le trafic s'accumule entre le bassin du canal et le marché Bonsecours. Il est impossible cependant que le commerce soit resserré dans cet étroit espace. Le gouvernement a construit des quais importants au courant Sainte-Marie près d'Hochelaga, et le commerce, sans doute, s'étendra de plus en plus le long du Saint-Laurent. Il est impossible que les transports de l'ouest se dirigent tous vers Montréal. Bientôt les transports, au lieu de se diriger seulement vers Montréal afflueront vers Sorel et les Trois-Rivières, et les commissaires du port de Montréal revendiqueront juridiction sur ces ports. A mon avis, le port de Sorel est destiné non seulement à accaparer le commerce de la vallée du Richelieu, mais en outre à devenir le débouché pour les transports du Nord-Ouest. Aujourd'hui, le chemin de fer Canada-Atlantique n'a de terminus dans aucun port canadien. Force lui est de transborder ses marchandises au Coteau et de les expédier par barges sur le Saint-Laurent. Sur la rive sud, il s'étend jusqu'à l'Etat du Vermont, et se relie à Noyan, au chemin de fer des Comtés du Sud, qui vient vers l'Etat du Vermont et s'étend jusqu'à Sorel. On s'attend à ce que le chemin de fer Canada-Atlantique sera en mesure de conclure des arrangements avec cette compagnie, afin d'établir son terminus à Sorel. Malheureusement, le chemin de fer des Comtés du Sud se trouve dans des embarras financiers. Il est entre les mains d'une compagnie qui est impuissante à en faire l'exploitation, mais ce n'est là qu'un obstacle temporaire, et j'espère que le commerce de l'ouest trouvera certainement un débouché par la ville de Sorel.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas examiné dernièrement les explications que le premier ministre nous a données au sujet de ces travaux il y a deux ans. Si je ne me trompe, le gouvernement en formulant alors son système, comptait sur un développement de voies ferrées qui ne s'est pas réalisé. Le Dr Seward Webb avait entamé des négociations relativement à l'acquisition de quelques-uns de ces chemins de fer. Il s'agissait d'établir un grand réseau se raccordant avec certains chemins de fer des Etats-Unis. Ce projet, paraît-il, a abouti à l'insuccès, et il n'y a guère d'espoir qu'il se réalise. Si ce projet ne se réalise pas, je ne sais pas sur quoi on peut s'appuyer pour prétendre qu'un commerce considérable d'exportation se dirigera vers Sorel. Si on outille convenablement le port de Montréal, pourquoi les transports, au lieu de rechercher le port de Montréal, se dirigeraient-ils vers Sorel ? On ne saurait guère s'attendre aujourd'hui à ce que le commerce prenne un si grand développement qu'il envahisse les deux rives du fleuve Saint-Laurent, sur un parcours de 40 milles ou plus. A coup sûr, le premier ministre ne peut guère espérer outiller le Saint-Laurent dans cette mesure, lorsque le ministre des Travaux publics établissant la comparaison entre la proposition du gouvernement au sujet de la ligne transcontinentale et la contre-proposition que j'ai formulée, a ajouté $14,000,000 au coût de mon projet relativement à ces ports, sans ajouter un seul dollar au coût du projet du gouvernement. Le port de Sorel est à 45 milles de distance du port de Montréal. Personne ne songe à déprécier la vallée du Richelieu, ni ses produits, mais comme le premier ministre prétend qu'il est nécessaire de créer un port maritime dans cette vallée, est-il en mesure de dire à la Chambre combien de tonnes de transports à destination de l'Europe, la vallée du Richelieu peut produire actuellement ? A-t-on expédié de cette vallée un chargement de navire en Europe au cours de l'année ?

En a-t-on expédié deux ou six ? Bref, combien en expédie-t-on ? Il y a dans la province de la Nouvelle-Ecosse, de fertiles vallées qui n'égalent peut-être pas en étendue celle du Richelieu, mais qui sont aussi fertiles, je suppose, que les vallées de Québec ou d'Ontario. Mais je ne suis guère en lieu d'espérer qu'on créera un grand port maritime pour l'une de ces vallées, bien qu'il s'expédie de ces endroits des centaines de mille barils de fruits tous les ans en Europe. Sorel étant situé à 45 milles de Montréal en aval du Saint-Laurent, doit être à 120 milles environ de distance du port de Québec. Le premier ministre et le député de Norfolk-nord (M. Charlton), l'expert du gouvernement sur la question des trans-

ports, ont prouvé de façon convaincante, que les transports par voie ferrée sont plus économiques que les transports par voie fluviale. Au point de vue de l'économie, il faut donc expédier les marchandises de la vallée du Richelieu autant que possible par voie ferrée. Ce qui veut dire dans les circonstances actuelles, qu'il faudrait diriger ces transports jusqu'à Québec. Voilà la conséquence logique de l'argumentation du premier ministre et du député de Norfolk-nord. Aujourd'hui, cependant, le premier ministre établit un principe diamétralement opposé à celui qu'il a énoncé relativement au chemin de fer national transcontinental. Il a entrepris de construire un chemin de fer de près de deux mille milles d'étendue de Québec aux provinces maritimes, en se basant sur le principe que les transports par rails sont plus économiques que les transports par voies fluviales. Si ce n'est pas là la raison d'être de son système, ce système est absolument inexplicable. En se basant sur ce principe, que devrait faire le premier ministre ? Il devrait améliorer les rampes du chemin de fer de Sorel à Québec et leur donner des pentes de quatre dixièmes par cent, comme le veut l'expert du gouvernement, et réduire ainsi le coût des transports par la voie des ports maritimes actuels. Le premier ministre n'a pas songé à cela, lorsqu'il a conçu ce projet. Il y a deux ans il entreprit de créer un port maritime à Sorel et il n'avait pas encore compris les grands avantages des transports par voie ferrée. Mais à la lumière de sa nouvelle théorie, il doit comprendre que ce projet est impraticable, et en pareilles circonstances, il devrait renoncer à effectuer ces dépenses considérables qu'il se propose de faire à Sorel. Car, d'après sa théorie, cette dépense ne peut que tourner au désavantage de Sorel et de la vallée du Richelieu, puisqu'elle aura pour résultat de faire effectuer ces transports par voie fluviale, tandis que si le gouvernement faisait les améliorations voulues, ces transports pourraient se faire plus avantageusement par rail.

Si je ne me trompe, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) doit nous éclairer sur le coût des améliorations effectuées jusqu'aujourd'hui et nous donner l'estimation des dépenses futures. J'en suis convaincu, le ministre des Travaux publics et le premier ministre, à la lumière de la nouvelle théorie, relativement aux transports par rail, comprendront que toute nouvelle dépense effectuée pour ces travaux à Sorel, est injustifiable.

Le MINITRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit de $40,000 est destiné à l'achèvement des travaux. Le coût total des travaux lorsqu'ils seront terminés s'élèvera, d'après l'estimation du ministère, à $273,500. Ces travaux sont presque terminés. Ce crédit tend à acquitter le montant qui sera gagné par les entrepreneurs.

M. BORDEN (Halifax).

L'honorable M. HAGGART : S'agit-il d'un quai de bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il est inutile de revenir sur tous les détails que j'ai déjà donnés au cours d'un débat précédent. La question a déjà été mûrement délibérée et j'ai porté à la connaissance de la Chambre tous les faits se rattachant à cette question.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre pourrait-il nous dire le chiffre des péages perçus, la quantité de marchandises expédiées, destinées surtout à l'exportation ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'a pas été expédié de marchandises, car il n'y avait pas de quai pour desservir le trafic.

L'honorable M. HAGGART : Ces travaux sont destinés au commerce d'exportation vers l'Europe. Il s'agit de la construction d'un quai pour les steamers naviguant sur l'océan. Le ministre de la Marine sera sans doute en mesure de nous donner les renseignements voulus sur les péages perçus.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le quai n'a pas encore été transféré au ministère, car les travaux ne sont pas terminés.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement, sans doute, a fait l'estimation de ces travaux avant de les entreprendre. Peut-il nous dire le chiffre du commerce d'exportation de la vallée du Richelieu qui sera expédié par Sorel ?

Le PREMIER MINISTRE : Les données statistiques nous manquent à cet égard. Cependant, pour se faire une idée du volume du commerce d'exportation, que l'honorable député se rappelle l'étendue de la vallée qui doit alimenter le commerce de ce port. Les comtés de Richelieu, d'Yamaska, de Verchères de Saint-Hyacinthe, de Saint-Jean et Iberville se concentrent tous sur la rivière Richelieu, et l'honorable député le sait parfaitement, ces comtés figurent parmi les districts les plus fertiles et les plus riches de la province de Québec et du Canada. Il s'y fait tous les ans de fortes exportations de foin, de beurre, de fromage et toutes sortes de produits agricoles. Voilà les produits que nous comptons expédier de ce port, lorsque ce quai sera terminé. L'honorable député est un peu trop pressé, lorsqu'il nous demande le chiffre des péages perçus. Il n'existe pas encore de raccordement entre le quai et le chemin de fer les travaux étant encore en marche.

M. BROCK : Eu égard aux maigres renseignements que le ministre a donnés au sujet de l'établissement d'un grand port maritime, je puis bien rappeler à la Chambre et au pays, que le gouvernement a créé une commission dite des transports, précisément dans le but d'étudier cette question. Si je ne me trompe le gouvernement a prétendu que cette commission n'aurait pas le droit de

s'immiscer dans la question du chemin de fer transcontinental, mais qu'elle aura mission d'étudier toutes les questions se rattachant aux ports, aux quais, et aux transports en général. Indubitablement, la commission des transports devrait étudier les questions se rattachant à la création d'un port maritime à Sorel. A mon avis, un rapport de cette commission tendrait à éclairer la Chambre et le pays. Cela simplifierait de beaucoup nos plans. Le gouvernement a entrepris un véritable travail de rapiécetage en fait de transports ; il veut faire du racommodage ça et là, sans suivre de système bien arrêté.

Tout le monde le sait, la vallée du Richelieu est très riche, et si l'on veut que les transports viennent d'Iberville, il importe de savoir quelle sera la route la plus économique, du chemin de fer ou de la voie fluviale. Ce district est actuellement desservi par la navigation fluviale et, je suppose, par le port de Montréal. Voici ce que je voudrais savoir. Quel rôle la commission des transports jouera-t-elle en décidant pareilles questions, lorsque le gouvernement adjugera des entreprises pour les fournitures ? A mon avis, cette commission ne sera d'aucune utilité, et si les commissaires ont le souci de leur propre dignité, et de la charge qu'ils remplissent, ils diront : On nous a nommés à une charge à laquelle est attachée une rémunération ; mais s'il n'y a rien à faire, nous allons démissionner. Il s'agit de construire un chemin de fer au coût de centaines de millions de dollars, et nous voilà en train de voter des crédits pour des ports ci et là. Le port des Trois-Rivières obtient un crédit considérable et la commission des transports devrait étudier ces questions. Si elle décide que Montréal est le meilleur port, eh bien! faisons-en un port de premier ordre. Ces travaux de rapiècetage à des petits ports ne semblent guère concorder avec les idées grandioses du premier ministre et de ses partisans, lorsqu'ils ont parlé du chemin de fer transcontinental. A mon avis, cette dépense de $35,000 ajoutée à tout ce que nous avons déjà dépensé, est consacrée à du rapiècetage, puisque le gouvernement n'est pas en mesure de nous renseigner sur le volume des marchandises qui se dirigent vers ce port. C'est donc à la commission des transports qu'il appartient d'étudier ces questions et de faire rapport à la Chambre de façon à ce qu'au cours de la prochaine session, nous puissions délibérer en pleine connaissance de cause, et alors les députés de la gauche seront bien aises de prêter leur concours à toute mesure tendant à l'amélioration de nos transports.

Peut-être le premier ministre révoque-t-il ma parole en doute, quand j'affirme que l'opposition veut prêter son concours au gouvernement. Sans doute le premier ministre est en mesure de faire adopter ce crédit par la Chambre, bien qu'à mon avis, le gouvernement ne consulte nullement l'intérêt du pays en général, mais n'a en vue que les élections prochaines. Il y a eu trop d'abus de ce genre par le passé, et le pays est décidé à y mettre ordre. Je n'ai pas d'avis à donner aux députés de la droite, car ils sont en mesure de veiller à leurs propres intérêts. Je le répète, c'est à la commission des transports qu'il appartient d'étudier ces questions et il faudrait attendre qu'elle ait fait ses recommandations, avant d'effectuer toutes ces dépenses . Je demande donc au gouvernement de soumettre cette question à la commission des transports.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a attendu un peu tard pour formuler ses objections. Il aurait dû les formuler, il y a deux ans, lorsque ce crédit a été soumis pour la première fois au parlement. Qu'il se rappelle que ces travaux sont déjà fort avancés, qu'il ne reste plus que $40,000 à dépenser de ce chef. A coup sûr, il ne prétend pas que le gouvernement doit renoncer à l'exécution de ces travaux et refuser de payer aux entrepreneurs le coût des travaux actuellement en cours. Ces travaux sont presque terminés. Au commencement de la session, il est vrai, le gouvernement a formulé son système relativement aux questions de navigation et de transport. Peut-être n'avons-nous pas assez précisé notre système ; mail il était préférable d'adopter un système de transport complet, et voilà pourquoi nous avons nommé cette commission. Cette commission sans doute, accomplira une œuvre utile, et formulera un système général relativement aux ports où il importe d'entreprendre ces travaux d'intérêt national. Mais en attendant, il faut compléter les travaux commencés.

M. BROCK : Le premier ministre prétend que mes observations sont trop tardives. S'il veut consulter le compte rendu des débats de 1900, il constatera que j'ai alors préconisé la création d'une commission des transports, relativement à la question même que nous discutons en ce moment, lorsque ces item sont venus en délibération à cette époque. Je ne fais que répéter les observations que j'ai formulées à cette époque. J'ai donné de bons avis au gouvernement, mais il n'a pas jugé à propos de les suivre. Il vient de nommer une commission et voilà qu'aujourd'hui, il lui enlève toute la question des transports.

M. KEMP : Les comtés auxquels le premier ministre fait allusion sont, sans doute, les plus fertiles de la province de Québec. Les exportations de ces comtés, toutefois, ne doivent pas être très considérables, car il y a une forte population de consommateurs à proximité. La ville de Montréal accapare une très forte partie des produits de ces comtés. Un steamship moderne comme ceux qui naviguent sur le Saint-Laurent pourrait prendre à bord tout l'excédent des produits de ces comtés au cours d'une saison. Or, créer un port maritime dans le but d'exporter les produits de ces quelques comtés, ce n'est pas là, à mon avis, une façon pratique d'envisager la question. A mon avis, il eut

été préférable d'abandonner ces travaux au port de Sorel, et je m'appuie sur ce que le chemin de fer pour lequel on veut construire ce quai n'a pas réussi à établir son raccordement, et à faire de Sorel son terminus. L'excuse alléguée en faveur de ces énormes travaux à Sorel, c'est que le chemin de fer des Comtés-Unis devait se fusionner avec le chemin de fer de Rockland qui faisait virtuellement partie du New-York Central. Le premier ministre assume toute la responsabilité de l'entreprise de ces travaux. On avait d'abord inscrit au budget, un minime crédit de $25,000 pour améliorations au port de Sorel. C'était un crédit fort inoffensif en apparence, et personne dans cette Chambre ne formula de sérieuses objections à l'encontre de ce crédit. Mais plus tard, le ministère obtint des rapports d'un ingénieur et la Chambre apprit ce qu'il en devait coûter pour l'exécution des travaux demandés par les pétitionnaires représentant la banque de Saint-Hyacinthe et le chemin de fer des Comtés-Unis qui voulaient faire de Sorel un port maritime. D'après le rapport de l'ingénieur, déposé sur le bureau de la Chambre au cours de cette session, ces travaux coûteraient $935,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait erreur relativement au rapport de l'ingénieur.

M. KEMP : Je vais lire ce rapport, émané du bureau de l'ingénieur en chef, à Ottawa, le 10 janvier 1900 :

Monsieur,—Relativement à la communication n° 208,734 contenant la demande de M. J. N. Greenshields, de la part de la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, relativement à la construction d'un quai en eau profonde à Sorel, j'ai l'honneur de vous informer que l'assistant ingénieur, F. W. Cowie, a déjà fait le relevé d'une partie du terrain qui devait être occupé par ces améliorations, et que s'il faut en juger d'après l'estimation du coût des travaux alors projetés, qui se résumaient à 1,000 pieds de quai, au lieu des 2,000 pieds demandés, le coût estimatif des travaux actuellement demandes ne saurait être inférieur au chiffre de $935,000, se décomposant comme suit :—

Dragage d'une étendue de 800 pieds de largeur sur 25,000 pieds de longueur, sur une profondeur moyenne de 18 pieds à 27½ pieds à eau basse..	$255,000
Caissons et hangars..	430,000
Elévateurs de la capacité de 1,000,000 de boisseaux..	250,000

Si le ministère décide d'entreprendre ces travaux, il sera nécessaire de faire exécuter un lever hydrographique complet, afin que le devis estimatif ci-haut puisse être revisé surtout en ce qui concerne le dragage.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) EUGENE LAFLEUR,
Ingénieur en chef suppléant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En quoi ce rapport se rattache-t-il à l'item en discussion?

M. KEMP : C'est là une question intéressante. Il me faudra étudier la chose et voir comment ce rapport se rattache à l'item débattu. L'item en discussion est un minime crédit se rattachant à de nouveaux travaux au port de Sorel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député et le député de Toronto-centre (M. Brock) n'ont probablement pas parcouru les évaluations budgétaires, afin de constater à quels travaux ce crédit est affecté ; car tous les deux semblent avoir commis la même erreur.

M. KEMP : Est-ce qu'il ne s'agit pas dans cet item de travaux tendant à créer à Sorel un port maritime à eau profonde?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté au paiement du reste des travaux déjà entrepris.

M. BROCK : Tout cela fait partie du même projet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, il s'agit de parfaire le paiement de travaux déjà entrepris. L'honorable député (M. Kemp) a lu le rapport de l'ingénieur relativement à une entreprise qui n'a pas été mise à exécution. Il s'agit ici d'un article relatif au paiement de travaux déjà entreprise ou presque terminés.

M. R. L. BORDEN : Ce rapport se rattache assez intimement à ces travaux, puisqu'il figure dans la liasse de documents déposée sur le bureau et demandée par la Chambre au sujet de la question que nous discutons. S'il n'y a aucune relation entre ces documents, il est assez singulier que ce rapport ait été déposé avec les documents se rattachant à ce projet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en conviens, ce rapport se rattache à la question dans le sens indiqué par l'honorable député et voilà pourquoi je lui ai posé cette question. Il cite ce rapport comme s'il se rattachait aux travaux entrepris.

M. COCHRANE : Ce n'est pas ainsi que je l'entends.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai simplement posé la question à mon honorable ami pour la raison que s'il applique les paroles du rapport aux travaux qui sont en voie d'exécution, il se trompe. S'il en fait l'application à un certaine proposition qui n'a pas été mise à effet, mon honorable ami (M. R. L. Borden) a parfaitement raison.

M. KEMP : La question posée par l'honorable ministre des Travaux publics a sa raison d'être. Il me semble qu'elle se réduit surtout à une question de règlement. Je discute tous les travaux d'amélioration du port de Sorel. Je me rends compte que le montant à l'examen en ce moment est destiné à compléter certains travaux déjà commencés. Je me rends compte que pour cette somme de $935,000, que l'on juge né-

cessaire pour faire de Sorel un port de mer, vous n'auriez qu'une profondeur d'eau de dix-huit pieds. Un tel port ne pourrait recevoir de très grands navires ; si vous aviez l'intention de faire de Sorel un port pouvant soutenir la concurrence de Québec et de Montréal, il vous faudrait une plus grande profondeur d'eau et la dépense serait d'autant plus forte. Comme le projet de la Compagnie du New-York Central d'avoir un terminus à Sorel n'a pas été mis à exécution, n'est-il pas raisonnable de critiquer cet item très fortement ? Le très honorable premier ministre, l'année dernière, déclara en cette Chambre ce qui suit au sujet du projet du terminus du New-York Central à Sorel :

Mais les voies ferrées tendent à remplacer aujourd'hui les voies d'eau, et deux chemins de fer convergent aujourd'hui sur Sorel. D'abord le chemin de fer de la Rive-Sud qui s'étend de Montréal à Sorel, se prolonge au delà jusqu'à Nicolet et qui probablement atteindra Lotbinière, cette année. Puis le chemin de fer des Comtés-Unis, plus tard le chemin de fer de Rutland, qui, je crois, appartient maintenant au New-York-Central. Cette voie ferrée se détache du réseau du New-York-Central au lac Champlain et gagne Sorel.

Le gouvernement devrait déclarer nettement s'il se propose de poursuivre ces travaux et de mettre à effet le rapport soumis par M. Lafleur, dans lequel il est constaté que pour faire de Sorel un port d'eau profonde, en vue du transbordement des marchandises, et pour y établir un élévateur d'une capacité de cent millions de boisseaux, il faudra dépenser $935,000, et que le port de Sorel aura alors une profondeur d'eau de dix-huit pieds.

L'honorable M. HAGGART : Avant que l'item soit adopté, je désire faire quelques observations en réponse à l'honorable ministre des Travaux publics. Il demande ce que peut bien avoir à faire avec l'item en délibération le rapport qui estime la dépense à $935,000. Il oublie que le très honorable chef du cabinet a déclaré que l'intention du gouvernement était de faire de Sorel au port de mer, et de s'en servir comme de tête de ligne, peut-être, pour le chemin de fer du Canada-Atlantique, qui n'a pas de terminus à Montréal, et qui pourrait l'établir aux Etats-Unis. D'après ce rapport, il serait nécessaire de dépenser $935,000 pour n'obtenir qu'une profondeur de dix-huit pieds d'eau. De quelle utilité, pour le Canada Atlantique ou pour tout autre chemin de fer, ou pour le commerce d'exportation de cette partie du pays, serait un port de mer n'ayant qu'une profondeur d'eau de dix-huit pieds ? Aucun navire moderne n'y pourrait entrer. Ce n'est pas seulement $935,000, mais $2,000,000 ou $3,000,000 qu'il faudrait dépenser pour faire un port de mer à cet endroit. Puis l'honorable ministre déclare que cet item n'a pas de rapport avec l'exécution de ce projet, qu'il n'a pas de rapport aux $935,000. Qu'est-ce que l'honorable ministre va pouvoir exécuter avec ces $270,000, qu'il se fait voter par la Chambre ? S'il faut $935,000, pour donner une profondeur d'eau de dix-huit pieds, une dépense de $270,000 ne donnera pas le dixième de cela. Si c'est dans le but qu'on demande cet argent, ce sera une dépense parfaitement inutile.

Le MINISTRE DES TRAVANX PUBLICS : Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami (M. Kemp) dans les explications qu'il a données de la manière dont il se servait du rapport. Je pense qu'il était tout à fait en conformité du règlement, et ce qu'il a dit était bien intéressant. Je lui ai simplement posé la question dans le but de montrer qu'il ne fut pas donné suite au rapport relativement à l'item en délibération. Je suis parfaitement d'accord avec lui quant à l'à-propos de se servir du rapport dans la discussion de la question générale de savoir si des améliorations ultérieures devraient être faites là en vue de faire de Sorel un port national. Mais l'item fut adopté sur le rapport de l'ingénieur, dans le temps, portant à $300,000 le coût de l'entreprise. Les travaux ont été décrits en détail, et cet item est un résidu de $47,000 en vue de payer l'entrepreneur pour les travaux exécutés. Cela ne veut pas dire que nous entreprenons quelque chose de nouveau ; nous mettons à exécution un plan soumis à la Chambre, il y a quelques années.

M. COCHRANE : Il me semble à moi, cultivateur d'une partie du pays que je pense tout aussi fertile que cette vallée, que cette dépense est des plus énormes. Je suis presque effrayé à la pensée d'avoir à expliquer aux habitants du district d'où je viens, Northumberland, Durham, Hastings, etc., comment il se fait que ces énormes sommes d'argent sont dépensées à Sorel pour le bénéfice du peuple là-bas. Nous avons cinq ou six quais sur le lac Ontario. Il n'y a pas eu un dollar de dépensé en vue d'améliorer le port de Presqu'Ile, un des ports naturels les plus beaux du lac Ontario. On nous dit maintenant que cette énorme dépense est nécessaire pour faciliter l'exportation sur les marchés universels des produits de cette riche vallée avoisinant Sorel. S'il est nécessaire de construire là un quai qui n'ait pas de rapport au projet général de faire de Sorel un port de mer et la tête de ligne de plusieurs chemins de fer, comme on nous l'a donné à entendre, pourquoi cette énorme dépense ? J'ose dire que pour une faible partie de ces $270,000, on pourrait construire un quai suffisant pour tout le commerce d'exportation qui se portera à Sorel de cette partie du pays. Si l'on n'a pas l'intention de faire de Sorel un port de mer, cette énorme dépense est plus regrettable que si l'argent était simplement gaspillé : toute l'entreprise est mauvaise. Je suis prêt à voter n'importe quelle somme d'argent en vue de faciliter le transport vers les marchés uni-

versels des produits de notre grand pays ; mais je veux avoir l'assurance que chaque dollar voté sera appliqué à quelque projet bien mûri pour l'avantage particulier de la vallée du Richelieu ou de toute autre vallée, peu importe la province où il se trouve. Ce n'est pas l'esprit de clocher qui m'inspire. Je voudrais que l'argent fût dépensé judicieusement, pour le plus grand bien de tout le Canada. Pendant nombre d'années, le présent gouvernement a mal appliqué les fonds publics ; il a mis à exécution des projets qui n'avaient pas été bien mûris. Le ministre des Travaux publics ne traite pas cette Chambre avec les égards qui lui sont dus lorsqu'il déclare que cet argent est destiné à solder un contrat déjà accordé. Ces fonds furent votés en premier lieu dans le but de faire de Sorel un port de mer. Le ministre hoche la tête ; mais s'ils ne furent pas votés dans ce but, on demande plus d'argent qu'il n'aurait dû en être dépensé pour des fins locales. Ce n'est pas une raison que le premier ministre nous donne lorsqu'il dit que le temps de protester contre cette dépense, c'était lorsque le crédit fut demandé en premier lieu. Nous savons comment ces choses se font. Je me rappelle que dans un cas là-bas, on commença par demander un simple petit crédit de $5,000, auquel personne ne prête attention ; mais ce crédit acquit ensuite la proportion d'une dépense de $60,000 pour la construction d'un quai à un endroit où il n'y avait que 350 habitants, et pas même de bureau de poste. Ces crédits n'ont l'air de rien à première vue, et on se garde bien de nous expliquer ce qu'ils veulent dire. Je sais, M. le président, (M. Macdonald), combien vous déplorez ces choses ; je sais comme vous avez critiqué ces dépenses lorsque nous étions au pouvoir, et je sais comment les sympathies de votre parti étaient acquises aux cultivateurs du Canada qui étaient dépouillés et saignés à blanc. Mais aujourd'hui, M. le président, je sais que vous déplorez ce qu'on appelle un revenu florissant et une dépense libérale.

M. GEOFFRION (Chambly-Verchères) : Je connais bien la localité où l'on est à construire ce quai ; et il n'est que juste de dire à la Chambre qu'à Sorel nous avons probablement le meilleur port du Canada, un port qu'il serait contraire à l'intérêt du pays de laisser dans son état présent. Ce quai de Sorel devra faciliter l'expédition des produits agricoles à provenance des comtés d'Yamaska, de Verchères, de Chambly, de Saint-Hyacinthe, de Bagot, et de plusieurs autres comtés dans la vallée du Richelieu, lesquels ont une étendue presque égale à celles des provinces de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick. Pendant nombre d'années les habitants de ces comtés ont attendu avec impatience qu'on leur fournît ces installations. Sorel est leur port naturel, et je demanderai à tout député de cette Chambre qui connaît quelque chose de l'endroit, si ce n'est pas là une entreprise désirable et utile.

L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) avait jugé avec raison que Sorel était destiné à devenir un des grands ports du fleuve Saint-Laurent, et cette entreprise l'avait enthousiasmé.

M. SPROULE : Cette dépense est-elle en vue de faire de Sorel un port de mer, ou simplement en vue de venir en aide au commerce local.

M. GEOFFRION : Il nous faut d'abord l'aménager en vue du commerce des comtés environnants ; et une fois cela fait, rien ne nous empêchera de construire des quais et des élévateurs et de faire de Sorel un port d'exportation. Déjà quatre ou cinq chemins de fer y aboutissent. Il est vrai que jusqu'à présent, ils n'ont pas prospéré ; mais de jour en jour nous comptons faire des arrangements avec d'autres compagnies et de mettre ces chemins de fer en mesure d'être exploités profitablement.

Qu'est-ce qu'une dépense de $200,000 ou $300,000, en regard des avantages qui seront obtenus si Sorel devient un port de premier ordre ? Nous avons dépensé de plus fortes sommes sur des ports qui ne répondent aux besoins que de localités sans importance ; mais ce port desservira un district presque aussi étendu qu'une province. Sorel est notre port naturel. Il est plus coûteux de transporter nos produits jusqu'à Montréal, et il n'est pas naturel que nous ayons ainsi à faire remonter le courant à nos marchandises. A Sorel, nous avons un port d'eau profonde, et il suffira d'intallations convenables pour en faire un port splendide, et, nous l'espérons, un port de mer. Une fois que les difficultés relatives aux chemins de fer seront réglées, je n'ai pas le moindre doute qu'un commerce considérable ne se développe à Sorel.

M. SPROULE : Si Sorel doit être un port aussi important que l'honorable ministre nous le donne à entendre, alors il faudra dépenser beaucoup plus d'argent qu'on n'en demande ici. Mais si l'on veut en faire un port de mer, il faudra lui donner une plus grande profondeur que dix-huit pieds. L'honorbale député déclare que les chemins de fer aboutissant à Sorel ne sont pas prospères actuellement, bien qu'il espère que d'autres compagnies vont se charger de les exploiter. Mais n'est-ce pas là renverser l'ordre naturel des choses ? D'ordinaire, est-ce qu'on n'attend pas que le commerce se porte vers une localité avant d'y établir des installations en vue du trafic ? Devons-nous commencer par construire ces quais à cet endroit, et chercher ensuite à y attirer le commerce ? Je ferai observer que si l'on doit construire des élévateurs là-bas, et si des navires océaniques y doivent faire escale, il vous faudra une plus grande profondeur d'eau que dix-huit pieds. Si d'après votre plan, Sorel devient un port de mer, d'une profondeur de dix-huit pieds seulement, cela fait voir simplement que les pré-

cautions ordinaires prises en pareil cas ont été négligées dans les circonstances.

M. GEOFFRION : L'argent est presque tout dépensé, et il ne faut plus qu'une faible somme pour compléter les travaux.

M. SPROULE : Si le but que l'on se propose en faisant cette dépense, est de faire de Sorel un port de mer, toutes les circonstances font voir à quel point toute l'affaire a été mal calculée.

M. BRUNEAU (Richelieu) (Texte) : M. le Président, je crois de mon devoir, comme représentant le comté de Richelieu, dans lequel se trouve située la ville de Sorel, de faire quelques observations sur l'item du budget que nous discutons en ce moment. Je ne comprends pas, réellement, l'opposition que suscite, après deux ans de travaux commencés, le crédit que le gouvernement demande afin de terminer les quais de Sorel. Je le comprends d'autant moins que, lorsque l'ancien gouvernement conservateur était au pouvoir, il a fait faire des levers, des calculs, des sondages et des plans pour le dragage du port de Sorel. Ses amis d'alors sont intervenus auprès de lui à mainte et mainte reprise pour faire creuser le port de Sorel afin d'en faire un port d'exportation.

Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, nous avons repris ce projet et nous sommes, à l'heure qu'il est, à le mener à bonne fin. Voilà pourquoi je suis convaincu que, lorsque l'électorat sera appelé à juger de la conduite des deux gouvernements, il sera surpris d'apprendre que les honorables députés de la gauche se sont opposés au développement et au progrès de toute la région du Richelieu.

Mon honorable collègue de Chambly-Verchères (M. Geoffrion) a parfaitement exposé la situation ; mais je crois qu'il est bon de mettre sous les yeux de la Chambre la véritable position géographique de Sorel. Cette ville est située au confluent de la rivière Richelieu, laquelle est, dans l'est, la seule voie de communication fluviale vers les Etats-Unis. Tout notre commerce d'exportation passe par le port de Sorel, remontant le Richelieu, le lac Champlain jusqu'au canal de Whitehall. A l'heure qu'il est il y a plus de sept cents vaisseaux sur la rivière Richelieu—faisant escale à Sorel—qui transportent notre commerce aux Etats-Unis.

Le port est presque entièrement pris par les bateaux de la Compagnie du Richelieu, par ceux de la Compagnie Sincennes-McNaughton et par ceux du gouvernement. Comme tout le monde le sait, Sorel est le port d'hivernement de trois cents navires environ. Toute la flotte des eaux intérieures de la province de Québec vient y prendre ses quartiers d'hiver, et, à l'heure qu'il est, il n'y a pas de place dans le port pour y recevoir les vaisseaux américains qui font le commerce avec nous. Le nouveau quai en question, tout en donnant accès à la flottille de ces vaisseaux, offrira un immense avantage pour le commerce qui s'y développe rapidement.

L'ancien ministre des Travaux publics a parlé de l'exportation qui se faisait au port de Sorel. Je puis dire que, cette année et l'année dernière, une compagnie a exporté du minerai en quantité considérable. Cette compagnie avait d'abord établi ses opérations à Trois-Rivières, mais trouvant, plus tard, Sorel plus avantageux, elle est venue chez nous. Elle fait l'exportation de ce minerai du port de Sorel à l'heure qu'il est.

J'ajoute aussi qu'à quelques milles environ de la ville, il y a les scieries Tourville qui débitent et préparent plus de deux millions de pieds de bois par année, destinés à l'exportation. Nous avons lieu d'espérer que les chemins de fer Rutland, le Canada-Atlantique et le Quebec Southern, par suite d'arrangements, développeront le commerce de cet endroit, et nous amènera avant longtemps, un trafic considérable de l'ouest. On a parlé de certaines difficultés au sujet de ces chemins de fer. Je puis dire que ces deux voies ferrées sont aujourd'hui en pleine opération et accroîtront l'activité du port de Sorel, pourvu qu'on y fasse les améliorations destinées à favoriser le commerce d'exportation, en faisant de Sorel un port de mer.

M. WRIGHT : Certains honorables députés pourront ne pas se rendre très bien compte pourquoi un particulier établi comme moi dans la ville de Renfrew, à une distance si grande de Sorel, prenne un intérêt spécial à l'aménagement de ce port. De fait, c'est une question d'un grand intérêt pour nous. Il n'y a pas plus de trois mois, un marchand de cette partie de ma circonscription vint me trouver et me dit : "Wright, si vous pouvez faire quelque chose pour nous aider à tirer pleinement avantage du chemin de fer Canada-Atlantique, nous serons heureux que vous le fassiez ; nous n'avons pas les mêmes avantages pour expédier par ce chemin sur Montréal que nous aurions s'il était prolongé jusqu'à Sorel." Je répondis : " J'ai moi-même demeuré à Berthier-en-haut, près de Sorel ; je connais assez bien Sorel, et je serai heureux de faire tout en mon pouvoir pour aider à améliorer ce port et mettre le chemin de fer qui traverse notre ville à même de se prolonger jusque là, car notre district se trouvera à s'assurer ainsi de moyens plus efficaces de transport." La faible somme qui sera appliquée à améliorer le port de Sorel profitera, non seulement aux habitants de la vallée du Richelieu, mais à ceux également de la vallée de la Bonnechère. Les avenues du commerce s'étendent très loin, et ceux qui envisagent ces questions à un point de vue étroit et particulariste ne sont pas les hommes qu'il nous faut. Je suis heureux d'élever la voix, et de faire tout ce que je peux pour favoriser cette entreprise.

M. R. L. BORDEN : Il me semble excessivement étrange que le gouvernement s'engage dans cette dépense qui, si les vues du très honorable premier ministre sont mises à exécution, s'élèvera à plus de $1,000,000) sans avoir fait la moindre estimation du commerce qui pourra se développer à cet endroit. Personne ne cherche à diminuer l'importance du pays avoisinant Sorel, ou de Sorel même comme port. Mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Geoffrion) a exprimé l'opinion qu'en raison de ce que Sorel offrait un bon port naturel, il fallait l'aménager. Je dirai à mon honorable ami qu'il y a dans la Nouvelle-Ecosse au moins vingt-cinq ports qui sont aussi bons que celui de Sorel, sur lesquels il n'a pas été dépensé un seul dollar des deniers publics, et sur lesquels il serait dse plus absurdes de dépenser de l'argent, parce que l'intérêt public ne le demande pas. Il y a nombre de ces ports tout le long des rivages maritimes ; mais parce que vous avez un bon havre, il ne s'ensuit pas nécessairement que vous deviez dépenser $1,000,000 pour l'aménager. Avant d'aller plus loin, j'aimerais à savoir si les prévisions que mon très honorable ami a exprimées il y a deux ans relativement au trafic des chemins de fer se sont en aucune manière réalisées ? A la page 4799 des Débats, je vois que le très honorable premier ministre, après avoir constaté que Sorel était une petite ville prospère et grandissante qui avait eu naguère beaucoup d'importance, aurait dit ce qui suit :

Cela se passait avant l'ère de la construction des voies ferrées. Une fois cette ère inaugurée, le commerce de Sorel a décliné, a pris le chemin de Montréal, qui se trouve relié à cette partie du pays par de nombreux chemins de fer. Une fois les chemins de fer construits, les comtés que j'ai nommés n'ont eu aucun moyen d'exporter leurs produits, si ce n'est par chemin de fer sur Montréal.

S'est-on plaint de ce que cette absence de moyens d'exportation autre que les chemins de fer sur Montréal était désavantageuse à ces comtés ? Mon très honorable ami a expliqué que les moyens de transport par voie ferrée sont bien supérieurs aux moyens de transport par eau ; et par conséquent on ne supposerait pas que ces comtés souffrent de grands inconvénients de ce chef. Puis mon très honorable ami continue :

Plusieurs de ces lignes se sont fusionnées. Le South-Eastern, le chemin des Comtés-Unis, le Rutland sont tous réunis sous une administration unique.

Est-ce le cas aujourd'hui ? Ces chemins de fer sont-ils fusionnés, placés sous une direction unique, et cette prévision s'est-elle réalisée ? Je pose cette question en vue de me renseigner ; je ne sais trop si le fusionnement s'est opéré ou non, mais j'ai entendu dire qu'il ne s'était pas fait et que probablement il ne se ferait pas :

Il est évident qu'un commerce considérable devra passer par le réseau de chemin de fer jusqu'à Sorel si, au lieu de se porter sur Montréal par le pont Victoria, il trouve un bon port à Sorel.

Le but de mon très honorable ami semblait être d'empêcher le commerce de se porter sur Montréal, et pour quelque raison, de le diriger sur Sorel. Personne ne voudrait s'opposer à cela si on lui démontrait qu'il est de l'intérêt public que le commerce soit détourné de Montréal et dirigé sur Sorel ; mais à moins que vous ne montriez que cela est grandement d'intérêt public, je ne vois pas pourquoi nous entreprendrions de dépenser un million de dollars pour cette fin. Mon très honorable ami poursuivit en ces termes :

Ce trafic ne consistera pas seulement en produits agricoles, qui sont abondants, mais il sera aussi alimenté par plusieurs centres manufacturiers importants comme Saint-Jean, Saint-Hyacinthe et Iberville. Mais par-dessus tout c'est un district essentiellement agricole qui produit toutes sortes de céréales (à l'exception du blé) ainsi que le beurre, le fromage et le foin. Je ne crois pas qu'il existe dans tout le Canada, une population plus prospère que celle de la vallée du Richelieu.

N'oubliez pas, non plus, que cette magnifique région agricole a d'excellentes communications par voie ferrée avec la ville de Montréal ; que Montréal, qui est déjà aménagé en vue du commerce d'exportation, est en train d'être pourvu de nouvelles installations ; puis, considérez s'il y a dans tout cela une raison légitime pour dépenser un million ou même un quart de million de dollars à Sorel. Ne vaudrait-il pas mieux dans l'intérêt des habitants de cette localité de dépenser ces sommes de quelque autre manière. Ne pouvez-vous pas faire plus de bien à la population de cet endroit, ne pouvez-vous pas dépenser un quart de million ou même un million de dollars plus avantageusement qu'en cherchant à diriger sur Sorel le trafic qui pourrait tout ausi bien être manutentionné à Montréal? Le très honorable premier ministre poursuivit en ces termes :

Il est aussi relié au Canada-Atlantique, à l'Intercolonial et aux chemin de fer de la Rive-Sud. Outre les comtés que j'ai mentionnés, tous les comtés aboutissant au Saint-Laurent,—Yamaska, Nicolet, Lotbinière—seront mis en communication par chemin de fer avec ce port où il se fera un commerce très considérable grâce aux commodités dont l'aura pourvu l'exécution de ces travaux.

Puis, mon très honorable ami fait observer que la province de Québec jusqu'aujourd'hui n'a eu que deux ports et qu'il serait désirable qu'elle en eût un autre. Il constate que les provinces maritimes en ont plusieurs. Je ne pense pas que nous puissions traiter ces questions au point de vue du nombre de ports qu'une province ou une autre peut posséder. Les provinces maritimes ont des ports naturels, non pas par douzaines, mais par centaines ; et pourtant personne dans les provinces maritimes ne prétend qu'il serait dans l'intérêt public

d'aménager chacun de ces ports de manière à en faire des ports d'exportation. J'aimerais que mon très honorable ami nous dise si ces prévisions relativement au fusionnement des chemins de fer, sur lesquels son projet d'il y a deux ans se fondait en grande partie, se sont réalisées, ou s'il y a raisonnablement lieu d'espérer qu'elles se réaliseront? Certains honorables députés préopinants ont fait allusion au sujet, mais nous aimerions à connaître la situation exactement.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que mon honorable ami s'est formé une opinion très fausse sur la question. En premier lieu, il a dit que ce projet entraînerait une dépense de plus d'un million de dollars. Je le nie entièrement. Il n'est aucunement question dans la circonstance de dépenser un million de dollars. L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) a lu, il y a un instant, un rapport de l'ingénieur en chef, constatant que pour compléter les travaux à Sorel comme il l'indiquait, il serait nécessaire de dépenser $1,900,000 ; mais si j'ai bien compris ce document, comme je pense l'avoir compris, c'était là simplement un rapport sommaire ; il a déclaré qu'avant de se prononcer définitivement, ces chiffres devraient être revisés et réduits, et des études ultérieures faites. Je ne sais trop si le département des Travaux publics a fait tout cela ; mais l'ingénieur en chef a déclaré qu'il faudrait le faire avant de pouvoir publier un rapport final. Mais tout cela est très éloigné du sujet, ne s'y rapporte pas.

M. R. L. BORDEN : Je pense que cela s'y rapporte pour cette raison que j'ai bien entendu mon très honorable ami déclarer il y a quelques instants (ce qu'il avait déjà dit en 1901), que l'objet de cette dépense, en partie du moins, était d'amener par le moyen du chemin de fer Canada-Atlantique une portion considérable du trafic des céréales de l'ouest au port de Sorel. Puis, en examinant l'état estimatif soumis à la Chambre je m'aperçus qu'on se proposait de construire un élévateur au prix de $250,000, que les caissons et les hangars nécessaires pour cette fin coûteraient $430,000, et que, en outre, il faudrait tenir compte de la dépense déjà faite.

Je ne vois pas comment vous pourriez exécuter ce que le très honorable premier ministre a en vue à moins de faire une dépense d'à peu près $1,000,000. Si je me trompe en tirant cette conclusion, je serai, bien entendu, très heureux qu'on me fasse voir mon erreur.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Geoffrion) a répondu à mon honorable ami (M. Borden); il a déclaré il y a un instant que ce port de Sorel recueillerait le trafic local et le trafic océanique, et dans cette mesure je suis d'accord avec lui ; mais il est également raisonnable de dire qu'il va falloir s'occuper d'abord du trafic local, et il sera peut-être nécessaire de faire plus tard cette dépense ultérieure en vue du fret océanique. Mais, le présent crédit a pour fin de compléter des travaux qui coûteront $300,000. Je ne puis comprendre dans quel but on fait cette critique par avance. Les honorables députés nous reprochent de nous hâter de faire cette dépense avant que le commerce soit assuré. Même si ce reproche était mérité je n'admets pas qu'une telle ligne de conduite ne serait pas justifiable et approuvable. Mais ce n'est pas ce que nous voulons faire. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a déclaré qu'il serait fort peu judicieux de faire ce que nous voulons faire, parce que ce serait établir des moyens de transport avant que le commerce fût développé. Mon honorable ami ne devrait pas oublier que pour développer le trafic, il suffit parfois d'établir les moyens de transport. Qu'on me permette de signaler à l'attention un fait qui a été mentionné ici même plus d'une fois et dont on a parlé dans le cours d'un débat sur une autre question. Ce fait, c'est que le chemin de fer Canada-Atlantique fut établi en vue de développer le trafic, de le susciter ; il fut prolongé jusqu'aux rivages de la baie Georgienne où il n'y avait pas même un campement d'Indiens, dans l'expectative de faire naître le commerce. Si nous faisions cette dépense maintenant en vue de développer le trafic du Canada-Atlantique à Sorel, je ne voudrais pas dire que nous serions grandement dans l'erreur. Toutefois ce n'est pas ce que nous nous proposons de faire maintenant, bien que nous pensions qu'il sera sage de le faire plus tard; et si nous le faisons, nous serons prêts à répondre aux critiques qu'on fera de notre mesure. Dans le discours que je prononçai sur ce sujet, il y a quelque deux ans, et que l'honorable chef de l'opposition a rappelé, je fis observer que dans l'histoire primitive de la colonie, la vallée de la Richelieu fut la voie de communication de la province de Québec entre l'Est et l'Ouest (j'entends de l'Est et l'Ouest d'alors) et jouissait d'un commerce plus considérable que dans les temps plus récents. Mais lorsque les chemins de fer furent établis, une grande partie de ce commerce déserta cette vallée et se porta sur Montréal. Mon honorable ami a demandé si les communications avec Montréal ne sont pas suffisantes, et s'il y a eu quelque plainte de faite. Il n'y en a pas eu ; mais s'il est vrai qu'il y a quelque quarante ans, lorsque l'ère de la construction des chemins de fer fut inaugurée au Canada, la vallée du Richelieu fut abandonnée, et le commerce s'en alla en ligne directe de Montréal vers le sud d'autre part depuis lors, il y a eu un développement considérable des chemins de fer dans la vallée même, et des chemins ont été construits tout le long de la rivière depuis sa source presque jusqu'à son embouchure dans le Saint-Laurent. Va-t-on nous dire que ces chemins de fer ne devront pas être pourvus des installations terminales né-

cessaires ? Si mon honorable ami prend cette attitude, nous différons d'avec lui, et sur ce point nous devrons être jugés par nos maîtres à tous. Il est vrai que notre attente d'un fusionnement des différents chemins de fer depuis le Vermont à travers la vallée de la Richelieu n'a pas été réalisée, par suite de l'insuccès du projet du syndicat Webb ; mais indubitablement ce fusionnement se fera un de ces jours. A tout événement, qu'il se fasse ou non, la mesure que nous proposons n'en conserve pas moins son importance. Ces chemins de fer continueront à faire le service, quoique avec moins de succès que s'ils se trouvaient fusionnés sous une seule direction. Mon honorable ami dit qu'il y a vingt-cinq ports dans les provinces maritimes tout aussi importants que Sorel, qui n'ont pas été développés, et qui n'ont pas été pourvus de communications par voies ferrées. Cela est très vrai, mais on est à bâtir des chemins de fer partout dans les provinces maritimes, et sans doute qu'à une date rapprochée, il nous faudra faire là ce que nous faisons dans la ville de Sorel.

M. KEMP : On nous a représenté que la première fin de cette dépense était de mettre Sorel en mesure de manutentionner le trafic local, et plus tard de permettre aux navires océaniques d'y faire escale. Or, je suis sous l'impression qu'il existe déjà à Sorel des installations très suffisantes pour le trafic local. Je ne sais pas quelle est la profondeur de l'eau dans le port, là, mais j'y suis entré sur des bateaux à vapeur, et il m'a semblé qu'il était suffisamment aménagé en vue du trafic local. Il nous faut donc envisager cette question au point de vue de l'établissement d'un port océanique à Sorel. On nous dit que le chemin de fer du Canada-Atlantique doit avoir une tête de ligne là. Nous n'avons pas beaucoup entendu parler de cette affaire jusqu'à ce matin.

Si le gouvernement a l'intention d'établir un port de mer pour la commodité du chemin de fer du Canada-Atlantique, il aurait dû nous faire part de son intention plus tôt. Comme le Canada-Atlantique n'a pas de tête de ligne à Montréal, ce peut être l'ambition de ce chemin de fer d'avoir un port océanique à Sorel. Mais nous avons un rapport de l'ingénieur du département, dans lequel il est dit que pour obtenir dix-huit pieds d'eau à Sorel, il faudra dépenser $935,000, y compris $250,000 pour un élévateur. Déduisez les $250,000 pour l'élévateur et vous avez le chiffre de la somme qu'il faudra dépenser pour obtenir dix-huit pieds d'eau. S'il faut dépenser cette somme pour obtenir une profondeur d'eau de dix-huit pieds, quelle profondeur aurons-nous pour une dépense de $300,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que la profondeur d'eau est de trente pieds maintenant. Je ne sais pas où mon honorable ami prend son chiffre de dix-huit pieds.

Sir WILFRID LAURIER.

M. KEMP : Le ministre des Travaux publics affirme-t-il que nous avons trente pieds d'eau au quai, et que les approches du quai en venant par le chenal du Saint-Laurent ont aussi une profondeur de trente pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je pense.

M. KEMP : Le rapport ne renferme aucun renseignement semblable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport dont parle mon honorable ami est un rapport provisoire ; il n'a pas directement trait aux travaux exécutés ; et je pense qu'il devait être rectifié suivant le résultat de nouvelles études. Ce quai a été bâti d'après un plan différent, et suivant un rapport différent. L'ingénieur m'informe que le contrat stipule une profondeur d'eau de trente pieds, que les travaux sont presque complétés et qu'il y a maintenant trente pieds d'eau au quai.

M. KEMP : Il y a eu trois rapports. Celui que j'ai lu au comité et celui que l'ingénieur si je ne me trompe, a recommandé comme indiquant le mode plus praticable de mener les travaux à bonne fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous occupons de celui qui a été mis à exécution.

M. KEMP : Quel est-il ? Comprend-il les caissons, les hangars et le dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je lirai encore une fois ce que l'innieur dit à ce sujet.

Ce quai en est un que l'on construit parallèlement à la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la ville de Sorel, immédiatement au-dessous de l'embouchure de la rivière Richelieu. La construction consiste en ballastage et caissons de 700 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au haut, 40 pieds à la base, 46 pieds de profondeur, et elle plonge dans 30 pieds d'eau à l'étiage.

M. COCHRANE : Le caisson pourrait avoir trente pieds, et non pas l'eau ?

M. KEMP : Les documents au sujet de cette affaire ont été demandés et produits. J'ai compris que tout ce qui se rapportait à ce travail jusqu'aujourd'hui se trouvait compris dans les documents déposés sur la table. Il n'y a pas eu de rapport constatant que ces travaux, qui devaient coûter $935,000, ne coûteraient que $300,000. J'ai parcouru les pièces avec soin, et je n'y ai rien trouvé à cet effet.

L'honorable M. HAGGART : Dois-je comprendre qu'une partie de ce projet a en vue une voie navigable de trente pieds de profondeur jusqu'au quai ? Ce serait la contradiction directe de ce qu'a déclaré l'honorable ministre des Travaux publics, lorsqu'il soumit ce crédit en premier lieu. Il déclara:

Je fis procéder à une enquête et l'ingénieur en chef fit rapport que la dépense excèderait de

beaucoup le chiffre du crédit. Alors je me contentai de demander des soumissions, sans accorder de contrat avant de demander au parlement les fonds nécessaires. . . . Je puis dire que la soumission la plus basse que j'ai reçue s'élève à $225,000, laquelle, avec les dépenses incidentes, frais d'ingénieur et de surintendance, etc., portera le coût à $265,000 à peu près en chiffres ronds.

Puis il ajoute :

Il est aussi nécessaire de draguer une assez grande étendue, afin de donner trente pieds d'eau, en vue de permettre à de grands navires, tirant trente pieds d'eau, d'accoster au quai.

Tout à fait indépendant du contrat.

M. KEMP : Quant à ce qu'a dit mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Geoffrion), je ne saisis pas la force de son raisonnement, que ces comtés sont tributaires de Sorel plutôt que de Montréal. Il y a deux de ces comtés qui sont attenants à Sorel et qui longent le Saint-Laurent, mais les autres sont éloignés vers le sud, et leur extrémité sud est plus rapprochée de Montréal.

M. GEOFFRION : Mais ils sont séparés de Montréal par le rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent. Il est plus naturel pour eux d'expédier leurs marchandises sur Sorel en suivant le courant de la rivière, ou même en se servant des chemins de fer qui se dirigent vers Sorel.

M. KEMP : Je conçois parfaitement que ce raisonnement se serait appliqué avec beaucoup plus de force naguère, lorsqu'il n'y avait pas de chemin de fer.

Mais tous les produits sont aujourd'hui transportés par chemin de fer. Il n'y a pas de service de bateaux quelque peu importants pour le transport des céréales sur le Richelieu.

M. GEOFFRION : Mon honorable ami (M. Kemp) se trompe. Il y a au contraire un trafic considérable de céréales sur le Richelieu. Tous les produits sont transportés sur le Richelieu en passant par le canal—cela ne peut pas se faire autrement—et il se fait un immense trafic en beurre, fromage, foin, céréales et autres produits qui descendent la rivière jusqu'à Sorel. Si ces produits sont à destination de Montréal, il leur faut aussi nécessairement passer à Sorel.

M. KEMP : Je suppose que les villages qui bordent la rivière trouvent plus commode de faire leurs expéditions par bateau. Mais ce commerce est limité. Si l'on s'éloigne de quelques milles des bords de la rivière, on peut constater qu'on préfère confier ses produits aux chemins de fer. Le commerce prend naturellement la direction de Montréal, qui est le port que nous avons déjà. Je suis sûr que les chemins de fer trouveront plus avantageux de transporter les produits à Montréal, et de là les expédier à Sorel. Je n'éprouve aucun désir de faire ici de la basse et vulgaire critique. J'ai pensé tout simplement qu'on dépensait trop d'argent pour les résultats qu'on pouvait en retirer. On nous annonce maintenant pour la première fois qu'il est question de faire de Sorel le terminus du Canada Atlantique. Mais quand il fut question tout d'abord de ce projet, on nous a dit que le New-York Central établirait aussi là son terminus. Sommes-nous plus assurés que le Canada Atlantique se rendra à Sorel qu'alors qu'il était question du New-York Central ? Dans tous les cas, est-il bien nécessaire de dépenser tant d'argent pour ces fins ? L'honorable chef de l'opposition nous a dit qu'il y avait dans la Nouvelle-Ecosse vingt-cinq ports qui pouvaient se comparer à Sorel. L'honorable député de Northumberland-est nous a parlé d'un port important situé dans son district, qui pourrait être utilisé avec avantage pour le commerce d'une étendue considérable de pays, si l'on y pratiquait les travaux nécessaires pour que les bateaux des lacs pussent y arriver facilement. Il y a un autre port, à proximité d'une ville d'Ontario de 250,000 habitants, pour lequel le gouvernement n'a jamais dépensé un seul sou. Nous avons demandé qu'on y fît des travaux, et nous avons protesté à diverses reprises. La ville en question porte le nom de Toronto, et un énorme commerce de produits agricoles y afflue. Ce serait d'un immense avantage pour une grande étendue du pays, si nous pouvions avoir un port outillé comme il doit être. Mais nous n'avons jamais pu réussir jusqu'ici à faire partager nos convictions au gouvernement. Depuis que les canaux du Saint-Laurent ont une profondeur de 14 pieds, on doit voir quel immense avantage ce serait pour nous de faire de Toronto un port de premier ordre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais vous ne voulez pas me donner le temps d'y voir. Je puis vous assurer que je suis moi-même très désireux de faire en sorte que vous soyez satisfait.

M. KEMP : Je n'en dirai donc pas plus long pour le moment. Mais, en attendant, je ne puis rien retirer de ce que j'ai dit au sujet de Sorel. Je ne puis pas voir que le gouvernement soit ici dans la bonne voie.

M. SPROULE : Je désire faire quelques observations au sujet de certaines remarques du premier ministre en réponse à ce que j'ai dit. J'ai émis l'avis que ce n'était guère s'y prendre de la bonne manière que de construire des ports, quitte à leur trouver ensuite le commerce nécessaire. Le premier ministre nous a cité le port de Parry-Sound comme exemple que son collègue ne s'était pas trompé quand il a dit que le commerce devait finir par affluer en cet endroit et qu'il convenait d'y construire un port. Il a dit qu'il n'y avait pas de commerce autrefois dans le port de Parry-Sound et que les affaires ne commencèrent à y affluer que parce que M. Booth avait eu assez de confiance dans les

ressources de ce port pour y amener un chemin de fer. Mais ici la chose est bien différente, car M. Booth, avant de construire son chemin de fer, savait sur quel commerce il pouvait compter pour alimenter son chemin de fer, et c'est pour cela qu'il s'est mis à l'œuvre. Les travaux du port devaient ensuite nécessairement s'ensuivre. M. Booth est venu tout simplement s'emparer d'un commerce qui était là à l'état latent. Il s'est établi, pour ainsi dire, sur une grande artère de commerce. Mais il s'agit ici d'un cas entièrement différent. Je parle d'après ma connaissance personnelle quand je dis que chaque fois que nous avons demandé au gouvernement de faire des travaux d'amélioration dans nos ports, la première question qu'on nous posait était pour nous demander quel était le commerce qu'on s'attendait d'avoir ; on s'informait ensuite de la population et du commerce particulier de l'endroit, et du district qu'il s'agissait de desservir. Et si nous émettions l'avis qu'on ferait bien de faire d'abord les travaux demandés et que le commerce viendrait ensuite, on nous répondait qu'il serait toujours temps de faire ces dépenses quand les besoins du commerce en feraient une nécessité. Ce que je dis là peut s'appliquer à tous les ports de la baie Georgienne, à Collingwood, Parry-Sound, Goderich, Kincardine et autres.

On paraît procéder ici d'une manière entièrement différente. On construit le port, et l'on cherchera ensuite à y amener du commerce. Je crois que c'est là un principe essentiellement vicieux. Ce n'est pas tout : ce port, si on s'en rapporte à l'état budgétaire, devra être ou une port océanique ou un port purement local. Eh bien, si ce port ne doit être affecté qu'à un commerce purement régional, il n'y aura guère besoin d'y dépenser autant d'argent que pour un port océanique. Mais on nous dit qu'on veut d'abord en faire un port local, et qu'on en fera ensuite un port océanique. Bien que je reconnaisse qu'il serait nécessaire de se mettre en mesure de faire face aux besoins du commerce local, je ne suis pas prêt à admettre qu'il serait sage d'élaborer un projet d'après ce principle, si on devait jamais s'attendre que ce port ne fût destiné à devenir un rendez-vous océanique. Il pourrait être nécessaire, alors, de lui donner des proportions bien plus vastes. La plupart de nos bateaux n'exigent tout au plus qu'une profondeur de 18 pieds d'eau, mais cela serait insuffisant pour des navires océaniques. Ceux-ci ont besoin d'une profondeur de 25 et 30 pieds. Si vous ne donnez à ce port qu'une profondeur de 18 pieds, il vous faudra ensuite changer tout cela pour y recevoir des navires océaniques. C'est ce qui est arrivé dans la baie Georgienne. Tout d'abord, nous pûmes nous contenter de 14 ou 15 pieds, mais cela fut jugé bien insuffisant par la suite. Et alors, on s'aperçut que les caissons n'avaient pas été immergés en premier lieu à la profondeur voulue, et il fallut avant de pratiquer de nouveaux creusages, défaire en partie les ouvrages précédents. Il est donc excessivement important qu'on décide tout d'abord si les quais doivent être pour le commerce local ou pour le commerce océanique.

Il y a encore une autre chose que nous ne devons pas oublier. On nous dit que ce commerce prendra la direction de Montréal quand ce chemin de fer aura été construit. Mais pourquoi irait-il à Montréal ? Le trafic appartenant à cette partie du pays devrait se diriger vers l'est plutôt que vers Montréal. Le trafic de cette région devra finir par trouver son débouché pour l'Europe, et nous ne ferons alors que le ramener en arrière vers Montréal. N'est-il pas avéré qu'une grande partie des produits agricoles expédiés même de la Nouvelle-Ecosse, d'une partie du Nouveau-Brunswick, est d'abord amené à Montréal pour expédition à Liverpool ? Des marchands engagés dans les affaires depuis nombre d'années m'ont assuré que c'était là la pratique habituelle. Ils m'ont dit que ceux qui vendent leurs produits dans ces provinces trouvent avantageux d'en user de la sorte, parce qu'il y a bien plus de facilités d'expédition à Montréal et que la concurrence y est bien plus active. Quand ces chemins de fer ont été construits ils ont servi à fournir du commerce à la grande métropole de Montréal. Il est possible que le commerce n'a pas pris la direction que nous voulions lui faire prendre, mais c'est parce qu'on ne trouvait pas avantageux d'envoyer ce commerce par voie de Montréal. Le commerce afflue naturellement vers les grands centres, où la concurrence est plus active, et où par conséquent on paie des prix plus élevés. Je prétends que, tout d'abord, il n'avait jamais été question d'établir là un terminus du Canada-Atlantique afin d'en faire un port océanique pour le commerce de l'Europe. Je soutiens aussi qu'il n'était pas sage de se lancer dans de telles dépenses, devant s'élever à un ou deux millions de dollars, sans être tout d'abord fixés à ce sujet. Ce n'est guère montrer un sens bien entendu des affaires que de se lancer dans une entreprise de deux à trois cent mille dollars, exclusivement affectée, nous disait-on, aux besoins d'un commerce local, puis de venir nous dire ensuite qu'on veut développer tout cela en un grand port océanique. Je crois que le gouvernement devait toujours être en mesure de soumettre ses plans et devis à la Chambre, accompagnés du rapport d'un ingénieur, avant de se lancer dans de pareilles dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme j'ai autre chose que je désirerais soumettre à la Chambre quand la séance sera reprise, je propose que le comité s'ajourne, rende compte de ses délibérations et demande autorisation de siéger à nouveau.

Quelques résolutions sont rapportées.

A onze heures la séance est levée.

La séance est reprise à trois heures.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —NOUVELLES ESTIMATIONS SUPPLEMENTAIRES.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. Fielding) remet un message de Son Excellence le Gouverneur général, lequel est lu par l'Orateur-suppléant comme suit :

Minto.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1904, et, conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 1er octobre, 1904.

Sur motion du ministre des Finances, les dits message et budget supplémentaires sont référés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sorel—quai à eau profonde, $47,000.

M. SPROULE : Je viens demander au ministre des Travaux publics de nous dire quelle est la date du dernier rapport à ce sujet, et par qui ce rapport a été fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport que j'ai est tout à fait récent et provient de l'ingénieur en chef du département qui m'informe que les travaux sont pour ainsi dire terminés.

M. SPROULE : Si je comprends bien la situation, dans le cas où l'on déciderait d'établir là un port océanique, il faudrait préparer de nouveaux plans et recommencer pour ainsi dire tout l'ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne sera pas fait sans que la Chambre en soit instruite, et sans qu'on demande au parlement de voter les crédits nécessaires.

M. BROCK : Le programme élaboré ce matin par le très honorable leader du gouvernement nous parle de grands changements à Sorel. Il s'agit d'établir là un port océanique, et il est aussi question de faire de ce port le terminus du Canada-Atlantique et d'autres chemins de fer. Je remarque que l'honorable ministre des Travaux publics ne se montre pas aussi enthousiaste que son leader à ce sujet, et je me demandais si par hasard il ne pourrait pas faire servir son influence à décider le premier ministre à mettre ici un peu d'eau dans son vin. Nous attendons toujours que la commission, tout récemment instituée par le gouvernement ait pris en considération tout ce problème des transports. On nous dit qu'il est nécessaire de faire de Sorel un port océanique, afin de pouvoir développer le commerce du superbe pays tributaire de cet endroit. Il y a sans doute là un superbe pays à l'ouest et au sud, mais il ne faut pas oublier que les exportations totales de cette région ne représentent pas plus de 10 pour 100 de toute la consommation, et que la consommation locale de Sherbrooke, Richmond et de la grande ville de Montréal absorbe en réalité toute la production de cette région à l'exception de ces 10 pour 100 ; c'est-à-dire que, à l'exception de ces 10 pour 100, tout est pour ainsi dire consommé par les manufacturiers de Sherbrooke, Richmond et Montréal. Nous ne pouvons pas empêcher la dépense d'argent déjà dépensé, non plus que le paiement de travaux déjà exécutés. Le très honorable premier ministre a cherché à justifier ces dépenses en nous disant qu'il était même question d'exécuter encore de plus grands travaux, et il a ajouté que le Canada-Atlantique serait probablement prolongé jusque là. Alors, il pourrait très bien nous dire l'année prochaine, comme il nous a dit cette année : Vos protestations viennent trop tard, et vous auriez dû les faire entendre dès l'instant où nous soumettions le projet. C'est pourquoi, le premier ministre nous ayant donné une idée de ce qu'on se propose de faire à Sorel, nous devons ici nous opposer à ce qu'on exécute ces travaux sans plus de préparatifs, absolument comme on a fait pour des travaux précédents. Nous prétendons que si le premier ministre ne veut pas communiquer les détails de ce projet à son entourage immédiat, il devrait au moins témoigner plus de confiance en la commission qui a été instituée pour s'occuper de cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rien ne sera fait à Sorel, en matière de nouvelles améliorations, sans que la chose ait été soumise à l'approbation du parlement. Nous avons l'espoir que le développement du pays rendra ces améliorations nécessaires, et je suis certain d'avance que mon honorable ami (M. Brock) approuvera alors avec autant d'empressement que moi les améliorations qui seront jugées indispensables. A cause des discussions qui s'élèvent en cette Chambre au sujet des ports de lacs et rivières de ce pays, ainsi que le long du littoral, il est désirable qu'une commission composée de gens entendus en ces matières fasse à ce sujet les enquêtes nécessaires. Bien qu'une commission soit naturellement portée à donner plus d'attention aux grands ports du Canada, où se concentrent les produits des diverses parties du pays, il ne faut pas oublier que des endroits de moindre importance absorbent aussi un commence considérable et ont bien droit, eux aussi, à une juste répartition des faveurs du gouvernement. Parce que, en certaines circonstances, nous nous sommes déjà montrés trop optimistes au sujet des

résultats qui pouvaient s'ensuivre, nous ne sommes pas justifiables de conclure qu'on a dépensé mal à propos l'argent du public. Ce n'est pas ici une question de parti, et il ne faut pas conclure, de ce que des erreurs ont pu être commises, qu'il y avait là quelque part de la mauvaise foi. J'ai toujours pensé qu'en matière de transports, nous pouvions obtenir plus de valeur pour notre argent selon que nous nous en tiendrions autant que possible au programme déterminé d'avance. Si nous pouvons avoir une commission chargée de n ous indiquer de quelle mission chargée de nous indiquer de quelle notre argent, un grand progrès aura été réalisé.

Pour ce qui est de cet article particulier, je crois qu'il est parfaitement entendu que les travaux sont pour ainsi dire terminés, et qu'il s'agit ici d'un reliquat de compte à acquitter. Ces travaux se trouveront de la sorte terminés, du moins autant que je puis voir. Dans tous les cas, il ne sera pas entrepris de nouveaux travaux sans que la chose ait été au préalable soumise au parlement.

M. BROCK : Vous engagez-vous à faire la même promesse relativement à la commission des transports ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien que personne n'ait dû probablement s'attendre à ce que la grande question du développement des chemins de fer fût sujette au rapport de la commission, je vois aisément pourquoi le parlement serait peut-être justifiable de s'entremettre à ce sujet, une fois qu'on en serait arrivé à certaines conclusions au sujet de certains ports, situés soit sur les lacs ou les rivières, et après que la commission aurait démontré que les taux de transport peuvent être abaissés par suite des améliorations de ces ports. Ce sont là certainement des choses qui sont du ressort de la commission.

M. BROCK : Nous commençons à voir pourquoi il était si difficile de faire consentir des gens compétents à faire partie de cette commission de transports. Même après l'affirmation du ministre des Travaux publics que ces commissaire ne sont là que pour étudier les avis exprimés par le gouvernement, je suis surpris qu'on ait pu obtenir une commission aussi bien constituée. J'avais pensé que cette commission serait une excellente chose, et que plus ses membres seraient compétents mieux ce serait pour le pays ; mais il est toujours difficile d'obtenir des gens compétents pour agir comme subordonnés. J'avais espéré qu'ils seraient mis à même de s'appuyer sur les témoignages des meilleurs experts, et qu'on leur permettrait de décider quels seraient les ports ou chemins de fer qui devraient être construits dans les intérêts du Canada. Mais il paraîtrait maintenant, d'après le ministre des Travaux publics, que la commission va être de bien peu d'utilité. J'avais espéré que le gouvernement serait enchanté de se décharger de cette responsabilité qui donne si souvent lieu à toutes sortes de manœuvres de parti. Nous en avons eu un exemple ce matin même, quand on nous a dit que si nous votions contre l'item qui nous était dans le moment soumis, le public discernerait facilement les raisons de cette opposition. C'est là où nous entraînent ces mesquines considérations de parti. J'avais espéré que les membres de la commission des transports seraient en mesure de nous soumettre des recommandations en toute indépendance d'esprit, c'est-à-dire indépendamment de toute influence politique. Mais il paraîtrait maintenant que ce n'est pas le cas. Cette commission des transports a été constituée, d'abord par un décret de l'Exécutif, puis par l'avis qui nous en a été donné dans le discours du trône, mais elle ne représente, après tout, que fort peu de chose. Je suis surpris, dans la circonstance, que le gouvernement ait pu décider des gens aussi éminents à vouloir un seul instant faire partie de cette commission.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'a pas compris ce que j'ai dit, ou bien il cherche à dénaturer le sens de mes paroles. Je n'ai pas dit que cette commission ne s'occuperait que des avis exprimés par le gouvernement, et je n'ai pas dit non plus qu'elle serait le moindrement subordonnée. Au contraire, si l'honorable député veut lire les articles constituant la commission, il s'apercevra que cette commission a tout le Canada pour champ d'action, et qu'elle peut faire les rapports qu'il lui plaît sans s'occuper si cela peut être agréable ou non au gouvernement. Ce que j'ai dit, c'est qu'aucun projet recommandé par la commission ne pourrait être exécuté sans la sanction du parlement. Assurément, l'honorable député n'ira pas jusqu'à vouloir enlever au parlement la conduite des affaires du pays. Les membres de la commission des transports jouiront de la plus grande liberté et de la plus grande latitude en toutes matières qui seront de leur juridiction.

Les membres de cette commission ne sont pas plus subordonnés au gouvernement qu'ils ne le sont à l'honorable député (M. Brock). S'il a quelques recommandations à leur faire, je suis sûr qu'ils y prêteront une oreille aussi attentive que si ces recommandations leur étaient faites par le gouvernement. Les seules restrictions imposées à ces commissaires sont celles qui se rattachent au chiffre du crédit que le parlement met à leur disposition. Ces commissaires sont absolument indépendants de toutes attaches politiques, et il n'est guère juste de venir ici affirmer le contraire. J'ai toujours été d'avis que cette commission des transports allait être pour nous une source de grands avantages, et je suis sûr que ce sera aussi l'avis d'un très grand nombre de membres de cette Chambre.

Chemin de fer Intercolonial—perception du revenu, $5,200,000.

Le MINISTRE DES FINANCES Il s'agit ici du crédit général pour les frais de gestion de l'Intercolonial. Ces années passées, nous demandions un crédit qui se trouvait être par la suite très insuffisant, et il nous fallait y revenir à nouveau dans le budget supplémentaire. Nous croyons que ce montant suffira à faire face à toutes les dépenses d'exploitation pendant toute l'année ; mais, bien entendu, cela ne pourra être exactement déterminé que quand tous les comptes seront établis. Autant que nous pouvons en juger, ce crédit couvrira toutes les dépenses pour l'année. Bien qu'il y ait eu, chaque année, une forte augmentation des dépenses de l'Intercolonial, le trafic s'est aussi, d'autre part, beaucoup développé. Les recettes brutes de l'Intercolonial, depuis 1895, ont été les suivantes :

1895	$2,940,000 00
1896	2,957,640 10
1897	2,866,000 00
1898	3,117,000 00
1899	3,738,000 00
1900	4,552,000 00
1901	4,972,000 00
1902	5,671,000 00
1903	6,324,000 00

Les dépenses d'exploitation ont aussi augmenté en proportion et l'année dernière, ces dépenses s'élevaient à $6,196,000—et les recettes brutes à $6,324,000. On peut donc voir qu'en demandant un crédit de six millions et demi pour cette année, nous prenons nos dispositions pour faire face à une augmentation bien modérée du chiffre des dépenses, comparativement aux dépenses de la dernière année écoulée. Si nous en jugeons d'après l'augmentation du trafic de ces années dernières, ce crédit sera requis pour les dépenses, et il y aura en compensation des recettes pleinement suffisantes.

M. SPROULE : Vous n'avez pas indiqué les recettes nettes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour l'année 1902-03, les recettes nettes se sont élevées à $127,670.53.

M. BARKER : Je ne vois pas d'objection à ce que cet item soit porté au compte du revenu. Je trouverais plutôt à redire à ce que le gouvernement ait persisté, d'année en année, à demander un crédit insuffisant, imputable sur le revenu, et ait porté au compte du capital ce qui aurait dû être compris dans cet item. Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable ministre aura besoin de tout l'argent qu'il demande, pourvu qu'il porte au compte du revenu tout ce qui doit y être porté. Je vois qu'il porte au compte du capital, dans le budget à la page 42, $320,000 pour matériel roulant. En me rapportant à l'inventaire paru dans le dernier rapport de juin 1902, je crois qu'il est très probable que chaque dollar de ces $700,000 devrait être compris dans l'item qui nous est en ce moment soumis. Quoi qu'il en soit, je crois que l'honorable ministre agit sagement en augmentant le montant de ce crédit pour frais d'exploitation pour la raison que j'ai assignée, c'est-à-dire parce que le gouvernement dans le passé, demandait trop peu, et ne portait pas suffisamment au compte de cet item, ce qui lui permettait de grossir d'autant la solde à l'actif.

M. REID (Grenville) : Je viens demander à l'honorable ministre si dans cet item de frais d'exploitation pour l'année à venir, il y a quelque ch se pour les cantonniers dans le cas où il déciderait de leur allouer une augmentation. Je crois savoir que les cantonniers de l'Intercolonial ont demandé une augmentation ; et je désirerais savoir si, dans le cas où on accéderait à ces demandes, il y a là suffisamment pour y faire face ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, cet état estimatif a été plutôt établi sur la base des salaires actuels, pour ce qui est du service en général. Si nous jugeons à propos d'augmenter certains salaires, ce crédit nous en donne pleinement le droit, mais nous serions alors peut-être forcés de demander au parlement un crédit supplémentaire.

M. R. L. BORDEN : Il y a une augmentation de $1,000,000 sur le crédit de l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas en sus des frais d'exploitation de l'année dernière. Les dépenses réelles se sont élevéees, l'année dernière, à $6,196,653. Nous fûmes alors forcés de demander un crédit supplémentaire.

M. R. L. BORDEN : On se propose alors de comprendre dans cet état estimatif le montant total, y compris ce qui a paru l'année dernière dans le budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si cela est possible.

M. R. L. BORDEN : Le trafic du chemin s'est-il développé à tel point que cela puisse être justifiable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; les revenus sont augmentés considérablement. En 1902, ces revenus se sont élevés à $51,671,000, et en 1903, à $6,324,000. L'augmentation, comme on voit, ne laisse pas que d'être très considérable.

M. R. L. BORDEN : Me sera-t-il permis de faire ici une digression à propos d'un item de $83,600, voté hier soir pendant mon absence et destiné à faire diverses améliorations dans le port d'Halifax ? J'ai déjà fait remarquer, ces années passées et cette session même, à quel point il serait désirable de faire l'acquisition de certaines propriétés sitées au sud de la gare actuelle, à Halifax. Je ne veux pas ici revenir sur un sujet dont j'ai déjà parlé à deux ou trois reprises, mais je crois que si l'Intercolonial doit développer son commerce comme nous nous y attendons, il sera nécessaire d'acheter les propriétés

faisant face à la rue Water, entre les rues North et Cornwallis et s'étendant à l'ouest jusqu'en arrière des terrains situés sur la rue Lockman. Ces propriétés ont perdu jusqu'à un certain point de leur valeur, parce qu'une partie de la rue Water a déjà été prise par l'Intercolonial. Les propriétaires ont déjà, de ce chef, présenté des réclamations en dommages, qu'ils ont essayé de faire valoir en cour d'Echiquier, mais jusqu'ici sans succès. J'ai toujours pensé que bien que ces réclamations pussent être justifiées, c'était surtout à la Couronne qu'il appartenait de les prendre en considération, bien qu'elles soient prescrites si on s'en tient au statut des prescriptions. Bien que j'aie dû moi-même, en ma qualité d'avocats, soulever ce point j'ai pensé que la Couronne pourrait parfaitement le mettre de côté. J'ignore s'il pourrait y avoir quelques réclamations en justice. Les avocats des intéressés sont d'avis qu'il y en aurait, et c'est certainement une question qui reste à débattre, en dehors du statut des prescriptions. Ces réclamations, qui sont considérées par les intéressés comme de véritables griefs, pourraient sans nul doute être facilement réglées si ces propriétés étaient achetées par la Couronne à un prix raisonnable. Il me semble, à moins que les experts du département soient absolument opposés à mon avis, qu'il serait dans l'intérêt du pays d'acheter ces propriétés. Si c'est là ce qu'on doit faire, il me semble qu'on devrait donner suite à la chose le plus tôt possible. Cela n'entraînera pas à des dépenses considérables et peut amener sous d'autres rapports une diminution de dépenses. Je ne suis pas très au courant de ce qui se passe à Halifax, mais je vois que de temps à autre nous payons pour des travaux de pétardage et de terrassements, et il me semble que ces frais diminueraient en faisant l'acquisition de ces propriétés.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'état estimatif en ce moment soumis à la Chambre ne contient rien qui soit relatif à l'acquisition de ces propriétés. Les dommages, à ces propriétés dont on attribue la cause au prolongement du chemin de fer à eau profonde, sont survenus il y a déjà longtemps, et le gouvernement de l'époque n'a pu admettre qu'une seule de ces réclamations en dommages était fondée. Je ne crois pas que nous puissions maintenant être d'un avis différent, mais nous aurions peut-être raison d'acquérir ces propriétés pour le chemin de fer.

Nous avons besoin, dans le moment, de plus d'espace, mais ces propriétés ne pourraient pas être immédiatement utilisables, sans compter qu'elle nous coûteraient assez cher, si dépréciée qu'en puisse être la valeur. Pour toutes ces raisons, nous n'avons pas jugé bon de faire cet achat. Cependant, comme ces propriétés sont contiguës au chemin de fer, il pourrait être avantageux, comme on l'a dit, d'en faire l'acquisition, pourvu que cela puisse se faire à un prix raisonnable. Mais la difficulté est que, dès que le gouvernement parle d'acheter un terrain, la veleur s'en décuple comme par enchantement. Il n'y a que le chemin de fer qui puisse tirer de ces terrains un parti avantageux et il est probable qu'avant longtemps on puisse trouver bon de les acheter ; mais nous exigeons qu'on ne nous en demande qu'un prix raisonnable et non pas les prix fantastiques qu'on n'est que trop tenté d'exiger pour le moindre terrain dès qu'il s'agit d'en faire la vente au gouvernement. Il ne convient donc pas, dans le moment, de demander un crédit pour ces fins, mais si, comme suite aux négociations qui pourront s'engager, nous apprenons que ces propriétés peuvent être achetées à un prix raisonnable, il est possible qu'à une autre session nous soumettions la chose à l'approbation du parlement.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux rien demander de plus pour le moment. Je reconnais parfaitement que des propriétés peuvent augmenter beaucoup en valeur dans certaines circonstances, mais bien entendu la Couronne peut toujours jusqu'à un certain point contrôler ces plus-values en faisant valoir son droit d'expropriation. Je sais où tout cela conduit quelquefois. Il arrive souvent que les experts eux-mêmes diffèrent beaucoup d'avis au sujet des valeurs. Lors d'une expropriation, survenue à Halifax il y quelques années, l'estimation de la valeur de la propriété variait de $15,000 à $90,000, et il y eut environ 15 ou 20 témoins assignés par les deux parties. Je n'ai pas grand'chose à dire, pour ce qui est des réclamations en dommages présentées par les propriétaires de ces terrains. La cour de l'Echiquier a décidé que, d'après le statut des prescriptions, ces propriétaires n'avaient aucun droit à des dommages-intérêts ; en outre la question se présentait de savoir si la couronne ne pouvait pas invoquer une défense, d'après certaines lois votées par la province de la Nouvelle-Ecosse. Mais bien que ces personnes ne pussent présenter aucune réclamation en justice, il n'en était pas moins vrai que leurs propriétés avaient diminué de valeur par suite du prolongement du chemin de fer le long de l'autre côté de la rue. Et dans des cas de ce genre, où des particuliers ont pu subir des dommages, la Couronne ne cherche généralement pas à se prévaloir de ses droits absolus. Voyez, par exemple, ce qu'on a payé à MM. Mackenzie et Mann. Ils n'avaient certainement aucun droit à une compensation. Ils présentèrent une réclamation contre la Couronne, en prétextant que le parlement n'avait pas ratifié un certain contrat. Ils avaient encouru certaines dépenses, et ils avaient assumé le risque de ne pas voir ratifier leur contrat ; mais cependant le parlement jugea qu'il convenait de les rembourser de leurs frais. Par conséquent, bien que les intéressés n'aient au-

cun droit à faire valoir en justice, ils n'en ont pas moins un droit moral, et je serais porté à croire que la Couronne devrait examiner s'il ne serait pas raisonnable de leur allouer une compensation suffisante.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi cet item est-il si augmenté ? Je crois comprendre que ce crédit n'est pas pour des expropriations ni pour achat de matériel roulant, mais qu'il ne s'agit que de rendre plus effectif, pour des fins de comptabilité, le total des recettes qu'on s'attend à recevoir de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les deux comptes des recettes et dépenses s'équilibrent presque l'un l'autre, et à ce point de vue il est possible que l'honorable député soit dans le vrai. Mais, en réalité, il n'y a aucune corrélation de l'un à l'autre. Il s'agit ici d'une expropriation, au compte des frais d'exploitation de l'Intercolonial, et soit qu'il y ait pour cela des revenus ou non, le besoin ne s'en fait pas moins sentir.

L'honorable M. HAGGART : Alors, l'item n'est réservé qu'aux frais d'exploitation?

Le MINISTRE DES FINANCES : Exclusivement à cela.

L'honorable M. HAGGART : Tout ce qui sort des dépenses ordinaires, comme par exemple les dépenses des ports, ne peut pas être payé sur ce fonds ? Le montant ne m'en paraît pas moins tout à fait extraordinaire. Vous attendez-vous à une augmentation de trafic?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il y a certains item se rapportant à des fournitures. Si je ne me trompe, il s'agit d'un simple détail de tenue des livres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

L'honorable M. HAGGART : Cela ne donne pas aux préposés aux magasins de l'Intercolonial, le droit d'acheter des locomotives ou autres choses semblables ; il ne s'agit que d'une balance de comptes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si l'on considère ques les marchandises en magasin et le montant du crédit demandé sont substantiellement semblables ; cependant, le ministère ne devra acheter de marchandise que suivant une certaine limite. D'autre part, l'honorable député a parfaitement raison.

M. SPROULE : Beaucoup d'item prêtent à différentes interprétations, soit qu'ils doivent être portés au compte du capital, ou au compte du revenu. Le ministre s'est-il préoccupé de cette tenue des livres de manière à en arriver à une décision sur ce point? Tant que cette question ne sera pas réglée définitivement, il nous sera impossible de dire si l'exploitation de l'Intercolonial rapporte, ou non, des bénéfices, et se fait d'une manière plus avantageuse pour le pays. Il me semble qu'on devrait déterminer d'une manière positive quels sont les item qui doivent être portés au compte du capital, et quels sont ceux dont doit faire mention le compte des dépenses courantes. Si l'on ne peut atteindre ce but avec le système actuellement en vigueur, il faudra le changer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai étudié cette question, non pas à propos des estimations préparées par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais je voulais me renseigner sérieusement sur cette matière. Peut-être diffère-t-on d'opinion sur le compte auquel doivent être portés plusieurs de ces items. Il y a déjà quelques années, j'avais l'occasion de demander l'avis d'un homme très versé dans ces questions de chemins de fer, sur les revenus que pouvait donner une certaine voie ferrée ; cet homme éminent m'a demandé quel était le montant que je voulais faire passer pour le total des revenus. J'avoue que, lorsqu'il s'agit d'une entreprise considérable on peut facilement différer d'opinion quant aux item qui doivent être portés au compte du capital. L'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) n'a pu s'entendre, sur ce point, avec les membres de l'opposition. A mon sens, le montant en question, maintenant, n'est pas assez élevé pour modifier sensiblement la pratique suivie jusqu'à présent. J'avoue sincèrement que je voudrais voir appliquer une méthode plus sévère de tenue des livres. Cela me permettrait-il d'annoncer un surplus, un excédent de recettes ? Je l'ignore et je m'en préoccupe fort peu. Je me demande pourquoi nous voudrions à tout prix, réaliser de l'exploitation de l'Intercolonial plus d'argent que nous n'en pouvons retirer d'autres travaux ou ouvrages appartenant au gouvernement. Notre devoir devrait se borner à surveiller les dépenses inhérentes à l'exploitation de cette voie ; si l'on réussit à équilibrer les dépenses et les recettes de manière à constater un excédent de revenu, cela doit nous satisfaire. Cependant, si le contraire se produit, je ne suis pas prêt à dire qu'il s'en suit naturellement que cette administration est défectueuse. Dans un autre ordre d'idées, lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'ouvrages plus considérables, on ne s'occupe pas de savoir si cette exploitation sera lucrative ou non. Je veux parler de nos canaux. Nous n'essayons pas, et jamais on n'a essayé, de retirer de nos canaux des revenus suffisants pour payer ce qu'ils nous ont coûté et nous coûtent encore. Volontiers, nous perdons—si l'on peut appeler cela une perte—l'intérêt du capital que nous avons consacré à ces entreprises. En vérité, ce n'est pas là une perte, parce que le pays y trouve son intérêt. Si l'on tient compte des revenus immédiats des canaux, on constate que ces derniers, loin de rapporter des profits, ne nous

donnent pas de revenus assez élevés pour payer leurs frais d'entretien. A cette session, et sans la moindre hésitation, nous avons enlevé le péage sur nos canaux ; nous avons diminué d'autant les revenus de ces derniers. C'est pourquoi, je demanderais aux membres de la gauche, comme aux partisans du gouvernement, de ne pas exiger que l'Intercolonial nous rapporte des bénéfices, ou même un excédent sur les dépenses d'exploitation. Si nous pouvions atteindre ce résultat, tous nos efforts tendraient naturellement vers ce but ; d'un autre côté, en dépensant sagement et à propos l'argent public, et en donnant à la population intéressée le service qu'elle désire, celle-ci en retire autant d'avantages que s'il s'agissait d'un canal. Loin de moi l'idée de dire qu'on ne doit pas se préoccuper d'avoir un excédent de recettes. Si cela était possible, nous devrions désirer ce résultat. Toutefois, si l'exploitation de l'Intercolonial nous coûte plus cher qu'elle ne nous rapporte, cela ne nous donne pas raison de dire que le pays se trouve en perte.

L'honorable M. HAGGART : Nous n'avons qu'un seul moyen de connaître réellement les résultats de l'exploitation de l'Intercolonial : c'est celui suggéré par feu Alexander Mackenzie, alors qu'il était ministre des Travaux publics ; c'est un moyen qu'on a discuté à maintes reprises depuis. Il s'agit d'une voie ferrée complétée depuis nombre d'années. Si l'on ne raccorde pas, par rachat ou par construction, un autre chemin de fer à cette route, il ne saurait être question de dépenses imputables sur le capital. C'est ainsi que si l'on dépense un certain montant à Halifax ou à Saint-Jean, pour améliorer l'état de cette voie ferrée à ses points extrêmes, ces déboursés devront être portés au compte des dépenses ordinaires. Une raison bien simple qui nous fait désirer une tenue des livres uniforme, qu'il s'agisse d'un ministre des Chemins de fer et Canaux ou d'un gérant d'une autre voie ferrée, c'est que cela seul nous permet d'établir une comparaison. S'ensuit-il qu'on doive jeter le blâme sur quelqu'un lorsqu'il s'agit de dépenses ? Il peut se trouver, sur ce chemin de fer un certain nombre d'employés dont on n'a pas besoin ; certaines dépenses n'ont peut-être pas leur raison d'être. Le seul moyen que nous ayons pour juger tout cela, c'est de comparer l'administration de ce chemin de fer à celle d'une autre voie ferrée. Dans ce cas, il ne saurait être question du capital, mais toutes les dépenses devront être portées au compte des recettes courantes. Si un ministre des Chemins de fer cherche à faire balancer le compte des dépenses et celui des recettes de manière à montrer sous un jour favorable le résultat de cette exploitation et qu'il porte au compte du capital des item que son prédécesseur imputait sur les dépenses courantes, il devient impossible d'établir une comparaison entre les deux administrations.

M. FIELDING.

Comme résultat, on se trouve porté à faire des dépenses injustifiables, car le ministre responsable de cette exploitation, sait parfaitement qu'il peut accommoder ses comptes de façon à rendre impossible toute comparaison entre ces derniers et ceux de son prédécesseur. Un ministre peut exploiter ce chemin de fer d'une manière économique, tout en donnant au public les avantages désirables. Son prédécesseur peut s'être montré prodigue dans ses dépenses ; cependant, en portant ces dépenses au compte du capital, il peut montrer un état aussi satisfaisant au compte du revenu. On mettrait fin à ces prodigalités en n'imputant plus ces diépenses sur le capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que dit mon honorable ami au sujet d'un système uniforme de comptabilité nous permettant d'établir des comparaisons, est parfaitement raisonnable à mon avis. Toutefois, je crois qu'il va trop loin en demandant que le compte du capital soit fermé. Lui-même prend la peine de nous dire que les dépenses de construction ou d'achat d'une autre voie ferrée devront être imputées sur le capital. On a ajouté plusieurs chemins de fer à ce qui devait être d'abord la route même de l'Intercolonial. C'est ainsi, par exemple, qu'on a raccordé à cette voie l'embranchement de Saint-Charles, et mon honorable ami dira avec moi que la dépense occasionnée de ce chef devait être mise au compte du capital. Il y a encore la ligne courte—elle porte ce nom, bien que l'expérience nous démontre qu'elle n'est pas très courte. Il y a le prolongement de cette voie jusqu'au Cap-Breton, et cette dépense a été imputée sur le capital. On peut ajouter à cela le chemin de fer du comté de Drummond construit dans le but de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal ; je pourrais citer encore nombre d'autres embranchements moins importants, la construction de nouvelles voies de garage.

L'honorable M. HAGGART : Non, les dépenses occasionnées par ces dernières ne doivent pas être imputées sur le capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les item que j'ai cités et d'autres que je ne me rappelle pas dans le moment, doivent à bon droit être inscrits au capital de l'Intercolonial ; ce compte se trouve donc augmenté d'autant, bien que, au cours des discussions qu'il soulève, l'Intercolonial soit considéré comme n'ayant pas été modifié depuis la conception de ce projet de chemin de fer. Que mon honorable ami me permette de lui démontrer que nous ne pourrions fermer le compte du capital, sans construire une nouvelle voie ferrée. Tous ceux qui connaissent par expérience ce qui se rapporte à l'exploitation d'un chemin de fer, savent que, depuis dix ans, il s'est opéré un changement radical dans la construction des voies ferrées. Des chemins de fer dont l'outillage était très léger, achè-

tent maintenant un matériel lourd. Des compagnies qui, il y a quinze ans, posaient des rails de 56 livres, emploient maintenant des rails de 90 livres et plus. Il y a quelques années, une locomotive coûtait un prix peu élevé ; aujourd'hui, on paie le double, mais on a une valeur double. Sans ajouter un seul mille à la longueur de ce chemin, on peut trouver qu'il est nécessaire dans le cas d'une voie ferrée, l'Intercolonial, par exemple, de dépenser plusieurs millions sous forme d'améliorations, pour acheter des rails plus lourds, un matériel roulant plus perfectionné et construire des rampes plus douces. Sous tous les rapports la construction et l'exploitation des chemins de fer ont été révolutionnées depuis dix ans et l'on constatera qu'il est nécessaire d'avoir un capital au compte duquel on portera l'achat de ce matériel, parce qu'il est impossible à une compagnie de chemin de fer de payer ces améliorations sur son revenu. Si l'on fermait le compte du capital, cela signifierait qu'on ne veut pas suivre les progrès du siècle. Mon honorable ami va trop loin en disant que le compte du capital devrait être fermé.

L'honorable M. HAGGART : C'est précisement dans le but indiqué par l'honorable ministre, que je demande qu'on n'impute rien sur le compte du capital. Cette idée ne m'est pas exclusivement personnelle, car les amis du gouvernement l'ont exprimée souventes fois, lorsqu'ils étaient dans l'opposition. A maintes reprises, j'ai entendu M. Mackenzie déclarer ici que le seul remède pour rendre plus satisfaisante l'exploitation de l'Intercolonial, et pour diminuer les dépenses portées au compte du capital, était de fermer ce compte. Je ne partage pas l'opinion du ministre des Finonces sur ce point.

Lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer ordinaire, s'il faut remplacer un rail pesant 56 livres par un autre pesant 90 livres, la différence se trouve portée au compte du capital. Je crois qu'on devrait imputer cette différence sur le revenu ordinaire du chemin dont les recettes augmenteront en conséquence. Je sais bien que les compagnies de chemins de fer suivent d'ordinaire le principe posé par l'honorable ministre des Finances; j'ai essayé d'adopter ce système que je croyais le meilleur. Je suis persuadé, maintenant, que lorsqu'on change une locomotive lègère pour une autre qui est plus lourde ; on ne devrait pas porter au compte du capital la différence du prix ; le même principe devrait être suivi, lorsqu'il s'agit des rails. Le seul remède—et le ministre des Finances devrait insister sur ce point—c'est de n'accorder aucune latitude au ministère dans des questions semblables. Si on veut améliorer l'Intercolonial, que le public sache clairement qu'il s'agit d'une dépense que le revenu de cette voie ne peut couvrir. Qu'on décide alors si cette dépense a sa raison d'être ; qu'on sache, cependant, que tout ce qu'on dépense pour ce chemin, pour telle division, pour améliorer les points extrêmes de cette ligne, le matériel roulant, la voie elle-même, est imputable sur le compte du revenu ordinaire de cette route. Ce système de comptabilité sera préférable à tout ce qu'on peut imaginer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami nous demande d'aller plus loin que ne le voudraient généralement les membres de la gauche. Le plus qu'on peut exiger de nous est l'application d'un système consistant à ne dépenser le capital que dans le but de faire les améliorations strictement nécessaires à ce chemin de fer. Je ne crois pas qu'un expert en fait de chemin de fer accepte le principe énoncé par l'honorable député.

Quant à la question de savoir si telle ou telle dépense sert à améliorer ou à renouveler une chose usée, ou hors de service, les opinions peuvent être différentes. Toutefois, on peut établir, en thèse générale, que, si on exécute certains travaux qui augmentent la valeur d'une voie ferrée, c'est-à-dire si on fait croître deux brins d'herbe où il n'en poussait qu'un seul, si je puis employer cet exemple, on améliore un chemin dont la valeur se trouve augmentée d'autant ; par conséquent, cette dépense se trouve, à bon droit, portée au compte du capital. Mon honorable ami dit : Imputez ces frais d'achat de locomotives plus puissantes et tous les autres frais de ce genre sur le compte du revenu. Mais il serait impossible à une compagnie de chemin de fer d'agir de cette façon. Il faudrait revenir ici et demander à imputer sur le revenu des montants considérables qui devraient être portés à un autre compte.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que cela fait au pays, puisque ce dernier est toujours obligé de payer?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais répondre à cette question. C'est une manière facile d'envisager cette question ; l'honorable député a-t-il raison? On peut rétorquer en disant : Quelle différence cela peut-il faire qu'on impute un item quelconque sur le capital ou sur le revenu, du moment que le pays doit payer ?

M. COCHRANE : Le pays doit pouvoir comparer l'administration de ce chemin de fer sous un ministre avec celle d'un ministre précédent. Nous ignorons actuellement ce qu'un ministre imputait sur le capital, et ce qu'un autre ministre portait au compte du revenu. Je demanderais au ministre des Finances comment une compagnie de chemin de fer ordinaire pourrait dépenser de l'argent, si ses comptes étaient tenus de la façon qu'il nous prône. Je puis me tromper, mais je veux avoir des renseignements.

Supposons, par exemple, que l'honorable ministre administre le chemin de fer du Grand Tronc et qu'il ait besoin de meilleurs wagons, de rails plus pesants, etc., comment le Grand Tronc pourra-t-il se procurer l'argent nécessaire, s'il ne compte pas sur son

revenu ? Faudra-t-il qu'il émette de nouvelles actions, à chaque besoin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que ferait toute compagnie de chemin de fer. Si cette compagnie a besoin de faire des améliorations, elle devra émettre de nouvelles actions. Si son chemin de fer prospère et rapporte des revenus pour payer tous les dividendes et laisser un excédent de recettes raisonnables, elle pourra consacrer une partie de cette dernière aux améliorations en question. Nombre de corporations réalisent beaucoup d'argent, mais ne paient que des dividendes modestes, parce qu'elles consacrent une partie des profits à des améliorations. Une compagnie de chemin de fer ordinaire ne peut agir de cette façon. En thèse générale, ces compagnies n'améliorent leurs lignes qu'au moyen d'émissions sur le capital-actions. Je crois pouvoir démontrer à mon honorable ami que la ligne de conduite que nous suivons dans l'administration de l'Intercolonial, est adoptée par toutes les grandes compagnies de chemin de fer.

M. SPROULE : Je ne veux pas me plaindre, en disant que nous ne pouvons nous rendre compte si l'exploitation de l'Intercolonial est profitable ou non ; je ne me plains pas non plus du fait que cette route ne donne pas de revenus nets au pays. Il me semble, cependant, que nous devrions avoir un point de repère qui nous permît de constater si l'exploitation de ce chemin nous coûte de l'argent, ou si elle se fait d'après un système qui vise aux bénéfices. Nous devrions savoir s'il y a assez de trafic et de commerce dans cette partie du pays pour que les revenus de l'Intercolonial couvrent les dépenses d'exploitation de cette voie ferrée. Le ministre des Finances nous dit : Supposons qu'il faille améliorer cette route ; si ces dépenses ne sont pas imputées sur le capital, à quel compte allez-vous les porter ? Mais sur quel compte sont-elles imputables maintenant ? Nous votons des crédits, et ne pourrions-nous pas, lorsqu'il s'agit d'améliorations, agir de la même façon que lorsqu'il est question de déficit ? Cela ne fait aucune différence. Je partage l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne connais pas beaucoup la tenue des livres des compagnies de chemins de fer, mais j'ai toujours cru que la seule solution possible à la situation qui nous est faite, serait de fermer notre compte de capital. Le pays pourra alors savoir si l'exploitation d'un tel chemin de fer est avantageuse. Je n'ai jamais cru que l'exploitation de l'Intercolonial rapporterait de grands revenus à l'Etat, car j'ai toujours considéré que ce chemin de fer avait été construit pour l'avantage du pays. Les revenus, toutefois, doivent équilibrer, ou à peu près, les dépenses d'exploitation, car, autrement, ce chemin de fer serait évidemment inutile. Si cette ligne ne rapporte pas l'équivalent des dépenses courantes, il y a évidemment manque quelque part ; les taux de transport des marchandises et des voyageurs sont peut-être trop bas ; ou bien cette ligne traverse une partie du pays où le trafic n'est pas suffisant, ou bien encore, elle est administrée de façon à permettre aux autres compagnies de lui enlever ce trafic. De son côté, le gouvernement devrait pouvoir établir sous ce rapport une comparaison entre son administration et celle des gouvernements précédents. Si l'exploitation est bien dirigée, l'Intercolonial nous rapportera des profits ; c'est le contraire qui se produit quand l'administration laisse à désirer.

On devrait mettre le pays en état d'établir cette comparaison, et c'est la raison d'être de cette tenue des livres ; nous avons un point de repère qui nous permet de juger comment cette voie ferrée est exploitée. C'est là mon opinion, mais si l'on peut suggérer des moyens plus efficaces, on aura raison, à mon point de vue, de les adopter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous portions toutes ces améliorations au compte du revenu, la comparaison ne serait pas juste, car jamais, dans le passé, on n'a suivi cette méthode de tenue des livres. Il n'y a pas beaucoup de différence entre les item portés maintenant au compte du capital et ceux qu'on imputait sur ce dernier, sous les administrations précédentes. Il peut se faire qu'au cours des dernières années, vu l'augmentation des affaires, ces item aient été plus considérables, mais il est certain qu'ils ne diffèrent point de ceux portés au compte du capital, par le passé. S'il fallait adopter la méthode de tenue des livres suggérée par mon honorable ami (M. Sproule) ,on ne pourrait faire de comparaison juste, ni suivre une comptabilité convenant à un chemin de fer. L'honorable député sait peut-être qu'à la dernière session, nous avons permis à la compagnie du Grand Tronc d'émettre de nouvelles actions pour un montant considérable, et que le Pacifique a augmenté son capital-actions de $20,000,000, tout en n'ajoutant pas un mille de chemin à leur réseau. Ces compagnies ont consacré cet argent à l'amélioration de leur matériel et de leur ligne. La plus grande partie de ce montant a été consacrée à l'achat d'un matériel roulant. Mon honoragle ami constatera donc qu'il nous demande d'adopter une méthode de tenue des livres dont ne voudrait se servir aucune des grandes compagnies de chemins de fer.

M. SPROULE : Cela peut être vrai, et, dans ce cas, on a pleine liberté de ne pas adopter ma manière de voir. Il existe une grande différence d'opinion entre les deux côtés de la Chambre, à propos des dépenses imputables sur le capital. A chaque session, cette question revient sur le tapis. Pour nous débarrasser de toutes ces difficultés, nous devrions adopter un système qui nous permettrait d'établir une comparaison juste et raisonnable. L'honorable ministre des Finances nous dit que le Pacifique

et le Grand Tronc ont été obligés d'émettre de nouvelles actions, dont le produit a été consacré à l'amélioration de leurs voies respectives. Cela est vrai, mais ces lignes ont acquis plus de valeur. Si l'Intercolonial valait un million de dollars de plus, la position serait bien différente, car nous aurions un actif suffisant pour couvrir la dépense. Cependant, quand nous envisageons les dépenses ordinaires d'exploitation, tout en tenant compte des améliorations, nous devons être en état d'établir une comptabilité plus simple et plus facile à comprendre que celle suivie jusqu'à présent.

M. BROCK : J'ai remarqué que l'honorable ministre des Finances, en défendant le système suivi actuellement, a déclaré que le Grand Tronc et le Pacifique avaient augmenté leur compte imputable sur le capital. Ces compagnies feraient piètre figure sur le marché, si elles ne pouvaient démontrer qu'elles retirent des profits de l'exploitation de leurs voies ferrées. Voilà une condition essentielle. C'est pourquoi elles sont administrées avec plus de soin qu'un chemin de fer dont l'exploitation ne peut même payer les dépenses courantes. J'affirme que ce système est très défectueux. Auprès de certaines gens, on pourrait s'excuser en disant : Nous transportons vos marchandises et vos produits à meilleur marché que nous ne pourrions le faire, si nous suivions une autre méthode.

Mais le gouvernement n'agit pas d'après des principes économiques, loin de là. Nous avons placé des obligations sur le marché de la mère patrie, en disant que nous paierions l'intérêt sur ces actions. Supposons, un moment, que nous annoncions en Angleterre que nous nous proposons de construire un chemin de fer devant coûter $100,000,000, et que nous disons au peuple de la mère patrie, tenant compte de la façon dont l'Intercolonial est administré, que la compagnie intéressée ne pourra pas payer l'intérêt sur le capital risqué dans cette entreprise. Le pays est riche et prospère, mais nous ne pouvons espérer que tout lui arrivera à point. Nous avons besoin de câbles transpacifiques. L'exploitation de l'Intercolonial nous coûte $150,000 chaque année. Ce chemin de fer, d'après l'honorable ministre des Finances, ne peut nous rapporter de profit. Nos canaux ne nous rapportent rien. Sous ce rapport, il n'y a pas de concurrence et nous ne pouvons dire, par conséquent, ce que ces ouvrages pourraient nous rapporter. J'affirme, cependant, qu'après avoir construit un chemin de fer qui, sous plusieurs rapports, fait concurrence à d'autres voies ferrées, on devrait l'exploiter d'après des principes d'affaires. Or, le premier principe pour un homme d'affaires qui s'occupe d'entreprises semblables, c'est de retirer des bénéfices de l'argent qu'il a risqué. Autrement, pourquoi se livrerait-il à ce genre d'affaires ? Pourquoi ne pas laisser ce soin à des particuliers? Le pays a construit un chemin de fer qui lui coûte déjà $80,000,000, et l'honorable ministre des Finances vient dire que l'intention du gouvernement n'est pas de retirer de profit de cette dépense. Si les ministres devaient prélever ce montant en Angleterre, s'il leur fallait, aujourd'hui, s'adresser aux capitalistes anglais, alors que l'honorable ministre des Finances déclare que le pays va dépenser $80,000,000 sans espoir de retirer assez de profit pour payer l'intérêt et les dépenses courantes, que lui répondraient les capitalistes de la mère patrie? Il est bien beau, lorsqu'on a un revenu abondant, d'envisager cette question à ce point de vue ; mais, survienne une période de marasme telle que nous l'a prédite, il y a trois ans, le ministre des Finances, quelle sera notre position vis-à-vis du marché anglais ? Nous avons déjà payé pour certaines de nos actions à 4 pour cent d'intérêt. Qu'on se rende, demain en Angleterre, et qu'on essaie d'emprunter $100,000,000, même si cet emprunt est garanti par le gouvernement du Canada, qu'arrivera-t-il? L'autre jour, un emprunt garanti par le gouvernemen d'Ontario, n'a pu être contracté à 3½ pour cent. Si le gouvernement, dans toutes ses transactions, suivait des principes économiques, le pays en retirerait de grands avantages. Le gouvernement doit donner l'exemple à notre population : si des corporations importantes suivent le principe adopté par les ministres, c'est-à-dire, si elles entreprennent une exploitation sans espérer de bénéfices de l'argent qu'elles ont risqué, sans même s'attendre à payer les dépenses courantes à même le revenu de cette exploitation, on constatera que ce principe est contraire aux intérêts du pays. Je comprends parfaitement que, dans certaines circonstances exceptionnelles, lorsqu'il s'agit de construire un chemin de fer pour des fins militaires, on ne doit pas s'attendre à retirer des bénéfices de cette entreprise. En thèse générale c'est la cas de l'Intercolonial ; si nous établissons une comparaison entre cette voie ferrée et d'autres lignes de chemins de fer ; nous ne pouvons espérer que les revenus de cette voie suffiront à payer les dépenses d'exploitation, au moins pour un certain nombre d'années. Dans ces circonstances, je considère qu'il vaut mieux ne pas trop se hâter. Je partage entièrement l'opinion qu'exprimait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) en disant que le temps arrivera bientôt de ne plus imputer de dépenses sur le capital, surtout lorsqu'on ne retire aucun profit de l'argent dépensé. A mon avis, c'est le moyen le plus simple et le plus direct de régler toutes ces difficultés. Il n'est pas nécessaire d'être teneur de livres pour comprendre que, lorsqu'il s'agit d'un capital de $100,000,000 qui ne rapporte aucun profit, l'intérêt de ce montant doit être payé à même le revenu ou nous devons voter l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien ne pouvoir comprendre la por-

tée de l'argumentation de mon honorable ami. Je ne puis voir en quoi les arguments qu'il a invoqués se rapportent à ce débat. J'ai fait remarquer que le Pacifique avait émis des actions pour un montant considérable, dans le but d'améliorer sa ligne. L'honorable député répond à cela en disant que la compagnie en question n'aurait pu émettre ces obligations, sans démontrer qu'elle retirerait des bénéfices de cette transaction. Il a ajouté qu'on ne pouvait risquer de l'argent dans une entreprise semblable, sans prouver que celle-ci promet de donner des bénéfices. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami sur ce point. Jamais on n'aurait pu faire du Canada un pays prospère, en appliquant le principe que l'honorable député vient d'énoncer. Nous avons dépensé $83,000,000 pour nos canaux, sans espérer retirer un seul sou pour payer l'intérêt de ce montant. Mon honorable ami prétend-il que nous avons tort de nous servir de ces canaux, si nous ne pouvons démontrer, par une méthode quelconque de tenue des livres, que cette exploitation nous rapporte, chaque année, assez d'argent pour payer le coût d'entretien de ces ouvrages ? Je dirai que la politique prônée par mon honorable ami n'aurait jamais fait avancer le Canada dans la voie du progrès qu'il a atteint aujourd'hui.

M. BROCK : C'est pourtant ce qui est arrivé.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut que ces entreprises rapportent de l'argent sonnant à la caisse de l'Etat ; mais la politique suivie jusqu'à présent, avait pour but de développer le commerce et l'industrie du pays. Nous n'espérons pas retirer des revenus de ce genre ; mais si le pays prospère, grâce à ces travaux, il se trouve à retirer de ces ouvrages des avantages précieux. Il serait absurde de dire que tel chemin de fer ou tel canal, parce qu'il ne rapporte pas de revenus suffisants, est inutile, s'il donne de l'essor au commerce du pays. Loin de mon idée de dire que l'exploitation de ces ouvrages, quand celle-ci peut se faire dans des circonstances utiles, n'est pas avantageuse. Je n'ai pas prétendu que l'Intercolonial devait nécessairement nous donner un résultat financier nul. Mon principe est celui-ci et je voudrais le voir appliquer lorsqu'il s'agit de travaux publics : l'exploitation de ces ouvrages se fait-elle d'une manière honnête et juste ? Si l'on peut constater un excédent de recettes, tant mieux ; dans le cas contraire consolons-nous par la pensée que, grâce à ces chemins de fer et à ces canaux, le commerce de notre pays se développe. Ce sera une compensation pour ces dépenses.

M. SPROULE : Il me semble qu'on ne peut établir de comparaison entre un chemin de fer et un canal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi pas ?

M. SPROULE : Parce qu'un canal est une route fluviale dont peut se servir toute personne propriétaire d'un vaisseau ; mais un chemin de fer est la propriété d'un particulier ou d'une corporation ; personne ne peut s'en servir, à l'exception des intéressés. Le gouvernement n'accorde pas à toutes les compagnies de chemin de fer le droit de se servir de l'Intercolonial, et il ne peut exiger de paiement de ce chef ; mais nos voies fluviales et nos canaux sont ouverts à tout le monde. Les canaux des Etats-Unis comme du Canada sont à la disposition des habitants de l'un ou de l'autre pays. Il ne saurait en être ainsi d'un chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Douanes a contredit la déclaration faite par mon honorable ami (M. Osler), qui a affirmé que les dépenses imputables sur le capital de l'Intercolonial s'élevaient à $68,-645,852, soit une augmentation de quatre millions et demi, depuis l'an dernier.

L'honorable député (M. Osler) a rappelé ce qu'avait déjà déclaré sir Sandford Fleming. Ce dernier disait que lorsque le chemin de fer de l'Intercolonial serait terminé, le compte du capital serait de $14,000,000 ; l'honorable ministre des Douanes a affirmé que l'honorable député se trompait. Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il, d'après les renseignements que lui fournit le sous-ministre, dire à la Chambre si le montant dépensé sur l'ancien chemin de fer " European and North-American " et l'embranchement d'Halifax à Truro, doit être porté au compte du capital de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre répond dans l'affirmative.

L'honorable M. HAGGART : Etes-vous certain de cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'étais absent de la Chambre quand cette discussion s'est soulevée, mais le sous-ministre, d'après ce qu'il peut se rappeler, me dit que cette affirmation est exacte.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, je ne puis comprendre comment vous pouvez balancer les comptes publics.

Loyer au Grand Tronc, $112,000.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais qu'il s'agissait d'un paiement statutaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme l'honorable député le dit, la loi nous fait une obligation de payer ce montant, mais on a pris habitude de voter cet item.

M. SPROULE : Dans une circonstance précédente, on a promis de nous fournir des chiffres nous permettant de constater si l'achat du chemin de fer du Drummond, prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Montréal, a été avantageux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas de chiffres me permettant de répondre à cette question. Je me trouve peut-être dans la position de celui qui annonce une marchandise dans les journaux, mais qui ne peut pas dire exactement quelle est l'annonce qui lui a rapporté une commande ; il sait bien, toutefois que le volume de ses affaires a augmenté d'une manière générale. C'est là ce que nous constatons à propos de l'Intercolonial, et je suis porté à croire qu'au prolongement de cette voie jusqu'à Montréal, est due en grande partie, l'augmentation considérable que nous constatons maintenant dans les recettes de ce chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : On devrait tenir des comptes différents pour chaque section ; de cette façon, on pourrait établir des comparaisons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de comptes différents pour les différentes sections ; cependant, on peut se faire une idée générale du trafic de chaque division de cette voie ferrée. Je ne crois pas qu'il soit possible de fournir des renseignements plus exacts sur ce point.

L'honorable M. HAGGART : N'importe quel gérant de chemin de fer pourrait fournir des renseignements de ce genre. En effet, il est facile d'établir le quantum du trafic à chaque station, et de dire à un dollar près, ce que rapporte chaque division.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami, alors qu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais mis ce système en pratique.

L'honorable M. HAGGART : Vous pouvez nous fournir ces renseignements, grâce au système de tenue des livres suivi présentement pour l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette comptabilité est précisément celle qu'on a suivie sous l'administration de mon honorable ami.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais, et c'est pour cela que j'affirme que vous pourriez, en consultant les comptes, nous dire quels sont les revenus de chaque division de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Approximativement.

L'honorable M. HAGGART : Non, d'une manière à peu près exacte.

M. SPROULE : L'ex-ministre des Chemins de fer nous a affirmé, à maintes reprises, quand il nous a présenté son projet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, que les recettes de cette voie ferrée démontreraient que le capital consacré à cette entreprise, constituerait un bon placement. Nous voulons obtenir ce renseignement maintenant, afin de constater si cette déclaration était juste ou non. Le rapport du chemin de fer du Pacifique nous donne tous les renseignements possibles. On peut constater quels sont les revenus, les dépenses, le profits et les pertes de chaque division de cette voie ferrée. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Lorsqu'il s'agit d'une ligne louée, il peut être nécessaire d'avoir des comptes séparés des dépenses et des recettes. Quant à l'Intercolonial, je dois dire qu'on n'a pas tenu compte de ces détails, par le passé, et qu'on n'a rien changé, sous ce rapport, à la tenue des livres.

M. WILSON : La discussion qui s'est faite, lors de l'achat du chemin de fer du Drummond, par le gouvernement, alors qu'on nous prédisait une augmentation considérable du trafic de l'Intercolonial, me permet de dire que les membres de la gauche s'attendaient naturellement, à voir le gouvernement tenir une comptabilité séparée permettant d'appuyer par les livres mêmes les déclarations des ministres. Rien d'impossible à cela, et nous avons même le droit de recevoir du ministre des Chemins de fer et Canaux ces renseignements, dans n'importe quel temps, mais surtout, lorsqu'il s'agit des estimations se rapportant à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien de ne pouvoir fournir ces renseignements.

M. WILSON : Si cette comptabilité est bien distincte, et si le ministre nous promet de produire ces comptes, l'an prochain, la session se terminera bientôt et nous retournerons dans nos foyers.

Le MINISTRE DES FINANCES: Qui est lent à promettre, est certain d'accomplir sa promesse.

M. WILSON : Je crois que nous devrions d'abord avoir la promesse.

M. BROCK : Je suis convaincu que le ministre des Finances se rendra à notre demande, s'il comprend combien cette méthode de comptabilité est facile à établir. A chaque gare, on tient compte des transports et du nombre de voyageurs qui passent à cet endroit, et l'on peut facilement se renseigner sur les détails que nous demandons au ministre. La chose est bien simple, et le ministre peut facilement nous promettre d'établir cette comptabilité. L'intérêt public exige qu'on sache quelle partie de l'Intercolonial rapporte des bénéfices et quelles sections sont une cause de dépense pour nous. Le ministre devrait pouvoir nous indiquer les dépenses de chaque station, le trafic qui s'y fait, le nombre de voyageurs qui y passent ou qui y ont acheté des billets. Si le ministre des Finances veut songer à cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y penserai.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons eu une promesse comme celle-là de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il s'est agi de voter de l'argent pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond. Toute la question fut discutée à fond et il a été expliqué qu'il serait très facile de tenir une comptabilité distincte, et on nous avait promis que nous saurions au juste si l'achat de ce chemin de fer avait été une affaire profitable.

M. SPROULE : Ce point est important, parce que l'opposition affirme certaines choses dont l'exactitude ne pourra être démontrée que par le temps. Notre réputation est en jeu et pour savoir si c'est nous qui avons raison ou si c'est le gouvernement, il nous faudra ces renseignements. C'est une simple affaire de comptabilité, car qu'il s'agisse de transport d'entier parcours ou de transport local, on connaît le nombre de milles que ces marchandises ont parcouru, ainsi que le nombre exact de voyageurs qui ont été transportés par le chemin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Supposons qu'il y ait 50 voyageurs d'Halifax à Montréal en vertu du système actuel, comment pourrait-on dire combien nous aurions eu de ces voyageurs s'ils n'avaient pas pu avoir de correspondance pour aller jusqu'à Montréal ?

M. SPROULE : On sait le nombre de milles qu'il y a d'Halifax à Québec et de Québec à Montréal, et la soustraction est facile à faire ; on connaît le nombre de voyageurs sur le chemin de fer du comté de Drummond. On met au crédit de ce chemin une partie du prix de chaque billet en proportion de la longueur de la ligne et la comptablité est facile à trouver. Supposons qu'on envoie une certaine quantité de marchandises, elle passe sur tout le chemin ou sur quelques milles seulement, mais l'on connaît la longueur du chemin et les recettes par train-mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas saisi mon objection. En prenant les 50 passagers dont je viens de parler, il est facile de faire le partage du prix de passage et de le mettre au crédit des différentes parties du chemin ; mais comment peut-on dire combien de ces voyageurs seraient partis d'Halifax pour Montréal par l'Intercolonial si le chemin n'avait pas été prolongé jusqu'à Montréal et si ces voyageurs avaient ?té obligés de descendre à Québec ?

M. SPROULE: Ce serait tout à votre avantage, car plus il y aura de trafic plus vous aurez de recettes.

M. BARKER : Il serait certainement avantageux pour le pays d'avoir pendant quelques années, au moins, une comptabilité séparée de chaque partie du chemin. J'admets avec l'honorable ministre qu'en connaissant les recettes exacte d'une partie du chemin, cela ne nous dit pas si la ligne principale aurait fait les mêmes recettes sans cet embranchement. Il arrive souvent qu'un chemin de fer est alimenté par une autre ligne qui ne donne pas elle-même de profits, mais qui augmente les recettes de la ligne principale. En outre, ce serait un avantage pour plus tard de savoir au juste ce qu'une ligne comme celle que nous avons jusqu'à Montréal, coûte en proportion du réseau principal. Ce serait surtout utile si plus tard, le gouvernement avait à passer un autre contrat comme celui-ci. Le ministre ne nie pas que cette comptabilité soit possible. Il n'y a aucun doute sur ce point, tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Nous n'avons pas besoin d'autres preuves que l'article que le gouvernement a introduit dans le bill que nous avons voté hier soir pour protéger les intérêt du pays. Cet article dit qu'une comptabilité sera tenue, des recettes et des dépenses de la division de l'est et de la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique. Pour la même raison, il est possible de tenir une comptabilité séparée des recettes et des dépenses de la partie du chemin entre Montréal et Québec dont il est question depuis une demi-heure. Cette comptabilité peut se faire facilement et n'exigerait que les services d'un seul commis. Cette comptabilité serait très utile et je crois que le ministre ferait bien de donner des ordres en conséquence pour un an ou deux afin que nous sachions au juste si l'achat de ce chemin de fer a été avantageux ou non. De cette manière, le gouvernement pourrait démontrer que, même s'il n'a pas fait de profits sur une partie du chemin en particulier, ce chemin a pu rendre d'autres services.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $256,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous demandons un crédit plus élevé pour les frais d'exploitation. L'an dernier, ce crédit était de $275,000.

Les $256,000 que nous demandons cette année et dont ½ est déjà voté se rapportent à l'exploitation du nouvel embranchement de Murray-Harbour, mais comme la construction de cet embranchement a été retardée quelque peu, nous n'aurons pas besoin de tout cet argent pour les frais d'exploitation. Je propose de réduire ce crédit de $20,000. Les recettes l'an dernier, ont été de $217,714.24 et les frais d'exploitation de $259,637.82. L'Intercolonial proprement dit accuse un excédent de recettes sur les dépenses, mais le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard donne un déficit, et je crains que pour le présent, il en soit encore ainsi.

M. HACKETT : Le gouvernement a-t-il l'intention de nous donner un deuxième train par jour entre Summerside et Tignish durant l'hiver comme cela a été fait l'an dernier, au grand avantage de cette population?

Le MINISTRE DES FINANCES : Personne ne m'a demandé d'apporter des changements dans les arrangements généraux du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Les dispositions actuelles seront continuées et s'il était nécessaire de faire quelque chose de plus, la question sera soigneusement étudiée. Dans cette demande de crédit, nous n'avons aucun changement en vue.

M. CARGILL : Quelle est la longueur du chemin?

Le MINISTRE DES FINANCES : 210 milles sans compter 50 milles du nouvel embranchement.

M. CARGILL : L'honorable ministre croit-il prudent de construire un nouveau chemin de fer jusqu'à Moncton en présence du résultat obtenu par l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard? Comment se fait-il qu'il ne soit pas possible d'obtenir des revenus avec l'Intercolonial qui traverse un pays aussi riche que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard qui est situé dans cette île que quelqu'un a appelé hier soir le jardin du Canada ? Nous voyons des compagnies particulières engager des centaines de millions de dollars dans les chemins de fer et payer de forts dividendes à leurs actionnaires tous les ans, tout en augmentant leur capital. J'ai ici le rapport du Canadien du Pacifique. Le capital total de cette compagnie est fixé à $341,000,000. J'ignore dans quelle proportion ce capital a été majoré, mais nous savons tous que le capital-actions de $25,000,000 a été émis originairement à 25 cents par dollar, de sorte que $18,750,000 sur ces $25,000,000 sont de la majoration. Je ne sais pas ce qu'il faut attribuer à la majoration dans ce capital de 340 millions de dollars, mais quoi qu'il en soit, le revenu net de cette compagnie en 1903 a été de 5 et 9-10 pour cent sur le capital total. Il faut qu'il y ait du gaspillage sur l'Intercolonial qui l'empêche de donner des bénéfices, et c'est une raison de plus pour adopter un mode de comptabilité plus sévère. Nous devrions savoir quelles parties du chemin donnent des bénéfices, et quelles sont celles dont les opérations se soldent par un déficit. Quand un homme d'affaires entreprend un nouveau négoce il tient une comptabilité séparée ; s'il constate que son entreprise lui rapporte des bénéfices, il continue, mais si les opérations accusent un déficit, il y renonce.

Certaines entreprises sont maintenues au frais du pays dans l'intérêt de la population et pour le développement des ressources du Canada sans qu'on en attende un bénéfice pécuniaire. Au nombre de ces entreprises, il faut mettre les canaux qui sont les grandes artères de notre commerce et qui n'auraient pas pu être construits avec des capitaux particuliers, mais il n'en est pas ainsi des chemins de fer. Ils peuvent être construits par des compagnies et ceux qui sont à la tête de ces entreprises deviennent milliannaires en peu de temps.

Je suis convaincu que les organisateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique sont tous devenus multi-millionnaires. Je ne comprends pas que le gouvernement ne puisse pas s'assurer les services de personnes compétentes comme celles qui ont construit le Canadien du Pacifique. Nous pouvons emprunter à de meilleures conditions que les compagnies et je considère que le gouvernement devrait construire un chemin et partant de Québec passant au nord du lac Winnipeg, à travers les praires et les montagnes Rocheuses jusqu'à Port-Simpson. J'aurais été en faveur d'un pareil projet, mais c'est à cette prolongation que je me suis opposé, car je considère que l'Intercolonial suffit amplement à tous les besoins de cette partie du pays. Avec le quart de ce que le gouvernement va dépenser pour la ligne entre Québec et Moncton, il aurait pu outiller magnifiquement le port de Québec de manière à être dispensé de transporter le grain de Québec à Moncton—si jamais on transporte du grain par ce chemin——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député s'éloigne un peu de la question——

M. CARGILL : Je vous demande pardon, M. le président. J'ai demandé la permission du comité et j'allais justement——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Avec le consentement de la Chambre l'honorable député peut continuer.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que mon honorable ami est dans son droit. Il s'agit du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et pour démontrer ce qu'on pourrait attendre d'une bonne administration, il cite d'autres chemins de fer comme exemple.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il vaut mieux poser la question ici. Le discours de l'honorable député n'est pas régulier, mais la Chambre consent à lui laisser la parole.

M. CARGILL : Je remercie la Chambre ainsi que le président. D'après les calculs que j'ai faits, je considère que ce chemin coûtera cent millions de piastres au pays. Cette somme sera nécessaire pour construire et outiller le chemin. Si les frais de construction étaient plus élevés, les calculs devraient être modifiés en conséquence. J'ai préparé un tableau indiquant ce que ce chemin aura coûté au pays après 50 ans. Je considère que la construction prendra 5 ans, et que pendant 10 ans nous ne retirerons rien de la location du chemin. Puisque le gouvernement n'exige rien pendant les sept premières années et que le loyer de 3 pour cent sera ajouté au capital pendant les trois années suivantes,

si les recettes ne sont pas suffisantes pour payer le loyer. J'ai basé mes calculs sur ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique. Et bien que ce dernier chemin de fer n'ait pas encore vingt années d'existence active, les recettes permettent de payer un dividende sur un capital majoré de 320 millions. J'ai calculé que pendant les cinq premières années les recettes du chemin seront de 3 pour 100, de 4 pour 100 pendant les cinq années suivantes et ainsi de suite en ajoutant un pour cent à tous les cinq ans, jusqu'à l'expiration des 50 années. Cela ne veut pas dire que les recettes seront plus considérables, mais puisque les dépenses à compte du capital seront déduites de la différence entre l'intérêt que nous avons à payer —3 pour cent—et les recettes du chemin, le capital se trouvera réduit proportionnellement. Avec ces explications, je soumets à la Chambre le calcul dont j'ai parlé.

$100,000,000 à 3 pour cent capitalisé semestriellement pendant 15 ans..	$156,308,000
Trois pour cent sur $156,308,000—$4,689,240, pendant 5 ans, avec intérêt.	25,093,811
	$131,214,189
$131,214,189 à 3 pour cent pour 5 ans.	$152,279,316
Quatre pour cent sur $131,214,189—$5,248,568, pour 5 ans, avec intérêt.	28,086,977
	$124,192,339
$124,192,339 à 3 pour cent, pour 5 ans.	$144,130,178
Cinq pour cent sur $124,192,339—$6,209,617, pour 5 ans, avec intérêt.	33,229,896
	$110,900,282
$110,900,282 à 3 pour cent, pendant 5 ans..	$128,704,211
Six pour cent sur $110,900,282—$6,654,017, pendant 5 ans, avec intérêt.	35,608,040
	$ 93,096,171
$93,096,171 à 3 pour cent pendant 5 ans..	$108,041,830
Sept pour cent sur $93,096,171—$6,516,732, pendant 5 ans, avec intérêt.	34,873,379
	$ 73,168,451
$73,168,451 à 3 pour cent, pendant 5 ans..	$ 84,914,914
Huit pour cent sur $73,168,451—$5,853,476, pendant 5 ans, avec intérêt.	31,324,057
	$ 53,590,857
$53,590,857 à 3 pour cent, pendant 5 ans..	$ 62,194,333
Neuf pour cent sur $53,590,857—$4,823,177, pendant 5 ans, avec intérêt.	25,810,556
	$ 36,383,777
$36,383,777 à 3 pour cent, pendant 5 ans..	$ 42,224,829
Dix pour cent sur $36,383,777—$6,638,378, pendant 5 ans, avec intérêt..	19,470,270
	$22,754,559

Ainsi, à la fin des 50 années, le chemin appartiendra au pays et lui aura coûté $22,754,559, et aura et donnera une recette annuelle de $19,470,270, en prenant pour base les résultats obtenus par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans ces cent millions de capital, il n'y a aucune majoration—c'est tout de l'argent dépensé. On remarquera que les dividendes vont en augmentant. Je ne vois donc rien d'inexact dans cette proposition. A la place du gouvernement, pour construire ce chemin, je chercherais un homme comme Van Horne et je lui confierais l'entreprise. Supposons qu'à l'expiration des 50 ans, le gouvernement donnerait à un homme comme Van Horne 51 pour cent des actions et en garderait 49 pour lui, il aurait des dividendes de 7 ou 8 pour cent sur sa part de capital, de sorte que le chemin serait encore une source de revenus. Je remercie le ministre des Finances ainsi que vous, M. le président, de m'avoir permis de soumettre ces quelques chiffres à la Chambre. J'espère que le ministre intérimaire des chemins de fer comprendra l'importance d'adopter un mode de comptabilité qui lui permettra de se rendre compte de quelle manière le chemin est exploité.

Comme homme d'affaires, dans une sphère beaucoup plus restreinte, je n'oserais pas continuer une entreprise, si à la fin de chaque mois, je ne pouvais pas me rendre compte de la situation. Il faut que je sache ce que je dois et comment je pourrai le payer, et ce n'est qu'après cela que je puis dormir tranquille. Sans cela, je serais dans une inquiétude perpétuelle. Ceci me rappelle un incident. Un homme avait une fois donné un billet dont l'échéance était prochaine, et il n'avait aucun moyen de le payer. Cela l'inquiétait beaucoup, au point qu'il ne pouvait plus rester chez lui et il prit le parti de s'en aller dans une ville voisine. Il descendit dans un hôtel, mais, la nuit venue, il lui fut impossible de fermer l'œil. A plusieurs reprises, il dut se lever et se promener dans sa chambre et dans les corridors de l'hôtel. Tout ce remue-ménage empêchait son voisin de dormir. Ce dernier se leva à son tour et lui demanda ce qu'il avait. Cela ne vous regarde pas, répondit le voyageur. J'avais cru, répliqua le voisin complaisant, que je pourrais peut-être vous être utile. Le débiteur, voyant qu'il avait un voisin sympathique, lui raconta qu'il avait signé un billet qui serait échu le lendemain et qu'il n'avait pas d'argent pour le payer. N'est-ce que cela, répartit le voisin ? Je vous conseillerais de vous coucher tranquillement et de laisser votre créancier se tourmenter.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le président, comme vous n'auriez peut-être pas la même indulgence pour moi que pour notre honorable ami, je m'abstiendrai de discuter les chiffres qu'il vient de nous donner. Je suis heureux, cependant, d'avoir son approbation dans la construction d'un chemin de fer transcontinental, du moins à travers la

partie septentrionale des provinces d'Ontario et de Québec. Le seul reproche qu'il paraît nous adresser c'est d'aller un peu trop au sud, et ce projet qu'on a appelé sub-arctique devrait être entièrement arctique. Pour revenir au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, mon honorable ami demande pourquoi il y a un déficit dans les recettes de ce chemin ? Dans ces explications concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique il nous a dit que le capital de cette compagnie avait été fortement majoré. Dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard, si ce chemin ne fait pas de brillantes affaires, c'est que le trafic d'une grande partie de la province se fait au moyen de la navigation. Il fallait cependant un chemin de fer pour développer l'intérieur et je ne crois pas qu'on puisse jamais en faire une entreprise bien profitable. Plusieurs parties de la population habitent le littoral et les communications se font par eau.

L'item tel qu'amendé est adopté.

Canal de Cornwall, élargissement, $64,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est affecté aux travaux en cours pour protéger la berge nord et installer des appareils électriques pour actionner les portes d'écluses ; ainsi que certains travaux de réparations et d'élargissement pour régulariser le barrage à l'écluse 17.

M. REID (Grenville) : Le ministre peut-il donner les noms des entrepreneurs auxquels cet argent sera payé ainsi que le prix des appareils électriques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entrepreneur du mécanisme des portes d'écluses est M. P. Davis. M. J. J. Fallon a entrepris certains travaux sur le quai. Je n'ai pas ici le prix de l'installation électrique, séparément. Il ne s'agit pas ici d'éclairage ; mais d'un mécanisme pour actionner les portes d'écluses, les soupapes et les ateliers du canal, au moyen de l'électricité. Le contrat a été signé pour $35,496. Le travail est terminé. D'autres travaux de même nature ont été confiés au même entrepreneur. Je me procurerai le prix de l'installation électrique si l'honorable député l'exige.

M. REID (Grenville) : Je croyais que les travaux sur le canal de Cornwall étaient terminés depuis quelque temps. Ce crédit sera-t-il suffisant pour terminer tout ce qu'il y a à faire sur le canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, du moins les travaux que nous avons en vue cette année. Les ateliers ne sont pas encore construits, mais les travaux sur le canal sont terminés.

M. REID (Grenville) : Il y a quelques années, au début de l'entreprise, le gouvernement décida de mettre un steamer pour faire le service d'un bout à l'autre des travaux, c'est-à-dire entre Cornwall et Prescott en passant par Cornwall, Farran's Point, les Rapides Plats et les Galops.

Ce bateau était mis à la disposition de l'ingénieur, M. Rubidge. Dans le temps, j'ai demandé des renseignements et l'on m'a expliqué que cet ingénieur était obligé de voyager continuellement. Ce steamer coûte de huit à dix mille dollars par an et à l'heure qu'il est, bien que les travaux soient virtuellement terminés, il est encore là, mais il ne rend plus aucun service. Le seul voyage que pourrait faire l'ingénieur serait d'aller visiter les travaux du chenal nord de temps à autre. Ces travaux ont été confiés à M. W. A. Cleveland, et je ne crois pas que l'ingénieur, M. Rubidge, les visite souvent.

L'entretien de ce bateau coûte de sept à dix mille dollars par an et la position occupée pendant si longtemps par M. Rubidge n'existe plus, puisque d'autres ingénieurs ont été nommés pour surveiller différentes parties de ces travaux. Comme le travail est virtuellement terminé, le ministre peut-il nous dire si cette dépense va être discontinuée ? Je la considère comme inutile. L'honorable ministre intérimaire doit savoir que nous avons un autre bateau que le " Scout " pour faire le service sur cette rivière. Je ne parle pas ainsi pour critiquer ce qui a été fait par le passé, mais je trouve inutile de garder un bateau et son équipage tout l'été à ne rien faire. J'admets que l'honorable ministre n'est pas au courant de tous ces détails, mais peut-il me dire s'il a l'intention de continuer cet état de choses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le bateau n'est pas aussi occupé, cela est probablement dû à ce que M. Rubidge a été malade. Le " Scout " a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries et il est actuellement employé à faire le service d'éclairage du chenal. Il faudra probablement un bateau pour le canal proprement dit et il servira au surintendant quand les travaux seront terminés et que M. Rubidge n'en aura plus besoin.

M. REID (Grenville) : Je comprends que la santé de M. Rubidge ne soit pas très bonne. Il a plus de 80 ans et il est en âge d'être retraité. Je conseillerais même de le mettre à la retraite en lui payant ses appointements. Je n'ai rien à dire contre lui personnellement, mais le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux dit que le surintendant pourra avoir besoin de ce bateau. Je ne vois pas comment cela pourra fonctionner, car je crois qu'il y a un surintendant pour le canal Cornwall exclusivement. Il y en a un autre chargé du canal de Williamsburg. On voit donc que ce bateau ne pourra pas être employé comme vient de l'expliquer l'honorable ministre. S'il fallait un ingénieur surintendant pour les travaux en marche, cela serait différent. Mais les travaux sont maintenant terminés et ce bateau à vapeur est inutile. L'honorable ministre peut-il expliquer comment le surintendant

pourrait se servir de ce bateau comme il a dit ? Il y a actuellement deux surintendants.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami parle des fonctionnaires locaux. Il y a un surintendant général du du système de canaux du Saint-Laurent. Ce surintendant aura probablement besoin d'un bateau pour remplir ses fonctions et visiter les canaux.

M. REID (Grenville) : Quel est ce surintendant général ? Je n'en ai jamais entendu parler.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais eu le plaisir de le rencontrer, mais on me dit que son nom est Stewart.

M. REID (Grenville) : M. Stewart a la surintendance du canal de Williamsburg, et il y en a un autre sur le canal de Cornwall. Je crois qu'il s'appelle Lally. Il y a dons deux surintendants. M. Stewart a-t-il la surintendance du canal de Cornwall, de même que celle de Williamsburg?

Le MINISTRE DES FINANCES : N'ayant pas visité ces canaux moi-même, je regrette de ne pas posséder autant de renseignements que je le désirerais, mais je suis informé que les fonctions de M. Stewart comprennent la surintendance du canal de Cornwall de même que celle du canal de Williamsburg.

M. REID (Grenville) : Ceci est du nouveau pour moi, car il y a un surintendant à Cornwall et il est sous l'impression qu'il occupe la même position que M. Stewart. L'intention du ministère est-elle de mettre ce bateau à la disposition de M. Stewart pour voyager sur le canal Cornwall et les autres canaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le moment, le bateau reste sous les soins de M. Rubidge, mais si ce dernier prenait sa retraite ou n'avait plus besoin d'un bateau, nous verrons alors ce qu'il y a à faire. Je n'aimerais pas à faire de promesse positive à mon honorable ami.

M. REID (Grenville) : Je comprends que l'honorable ministre intérimaire ne soit pas parfaitement au courant de la situation. La population le long de la rivière s'est plainte de ce bateau et je considère aussi qu'il est inutile. J'espère cependant que la question sera étudiée et réglée aussitôt qu'un ministre aura pris la charge du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Canal Farran's Point, élargissement, $9,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est affecté aux travaux entrepris par la compagnie de construction canadienne pour abaisser le fond du canal, réparer les seuils et les jetées et installer une paire de portes plus grandes à l'ancienne écluse n° 22. Le crédit est de $12,000 dont nous avons déjà pris un cinquième .

M. REID (Grenville).

M. REID (Grenville) : Cet argent terminera-t-il les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Ce contrat est terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Rapides plats, $20,000.

M. REID (Grenville) : Quel est l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un M. Gilbert.

M. REID (Grenville) : S'agit-il de l'entrée supérieure?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et du prolongement de la jetée sud.

Canal des Galops, élargissement, $102,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est affecté comme suit: Section Iroquois, $17,268 ; section Cardinal, $9,000 ; entrée supérieure, $46,350 ; réclamation probables, $25,000, ce qui donne donne un total de $127,-618.

M. REID (Grenville) : Qu'a-t-on fait à propos de l'éboulement qui s'est produit sur la section Cardinal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les entrepreneurs, MM. William Davis et Fils, réparent les dégâts à leurs frais.

M. REID (Grenville) : La fissure à la berge entre Iroquois et Cardinal a-t-elle été réparée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle a été réparée par le gouvernement.

M. REID (Grenville) : La population de Cardinal demande depuis longtemps que le gouvernement installe un mécanisme quelconque pour mouvoir le pont tournant, à cet endroit. Si le gouvernement ne met pas un mécanisme, il devrait employer deux hommes de plus, pour sauver du temps. Ce serait une grande amélioration.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait certainement une amélioration et la question est à l'étude.

Chenal nord et barrage, $64,000.

M. REID (Grenville) : Depuis que j'ai discuté cette question au commencement de la session, j'ai consulté des ingénieurs éminents, des entrepreneurs et des navigateurs, au sujet du barrage aux rapides des Galops, et je suis toujours d'opinion que le chenal des Galops, tel qu'il est construit, ne sera jamais d'aucune utilité. On me dit cependant, que ce barrage amènera l'eau à l'ouest du canal, à son niveau normal et que pour cette raison, il peut être utile. Si ce barrage réussissait à diminuer la rapidité du courant dans les rapides, les autres travaux pourraient se faire à beaucoup meilleur marché, et pour cette raison, je suis en fa-

veur de ce crédit. Mais j'espère que l'item suivant sera laissé de côté pour permettre de constater les résultats de la construction de ce barrage. Ces travaux sont commencés depuis 1878 et le chenal nord, ou le canal Cleveland, comme on l'appelle, est en très bonne condition. Il livre passage aux gros navires de la flotte Wolvin. Les autres travaux ne sont pas urgents et je demande au ministère d'attendre jusqu'à la prochaine session. Si alors le gouvernement décide de continuer les travaux, ils coûteront beaucoup moins cher, et le public n'aura pas la même raison de critiquer.

Etudes, enlèvement de cailloux, etc., $28,000.

M. REID : Où se font ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Entre Prescott et Coteau-Landing. Il n'y a rien de fait encore, à l'exception de quelques études, par nos fonctionnaires.

M. REID (Grenville) : Autrefois on se servait du bateau "Alert" pour ce travail, et il n'y en a pas de meilleur sur le fleuve. Le gouvernement pourrait très bien s'en servir pour nettoyer le chenal. Il serait beaucoup plus utile là qu'ailleurs. L'an prochain on pourrait encore l'utiliser de la même manière et économiser la dépense qu'entraînerait l'acquisition d'un autre bateau.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à ce genre de travail que ce bateau peut être avantageusement utilisé.

Canal Welland—matériel d'éclairage électrique —$44,000.

M. LANCASTER : A-t-on demandé des soumissions et l'entreprise est-elle accordée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela sera fait, mais les travaux ne sont pas commencés. Nous nous proposions de demander un crédit de $55,000 mais nous en avous demandé un autre de $5,000 dans le budget supplémentaire, de sorte que nous aurons une somme totale de $100,000. Cela sera suffisant pour installer un éclairage électrique de premier ordre, sur toute la longueur du canal. Les devis ont été préparés par un spécialiste. Je crois que des soumissions seront demandées.

M. LANCASTER : L'entreprise est-elle concédée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. LANCASTER : Les travaux seront-ils terminés assez tôt pour servir cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas qu'on puisse espérer cela.

M. LANCASTER : Cela n'est pas bien long à installer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais il n'est pas probable que cela puisse être fait avant la fin de la saison. Les travaux seront probablement faits cet hiver et seront prêts pour l'ouverture de la navigation.

M. REID (Grenville) : Je désire savoir s'il ne serait pas possible de faire éclairer à l'électricité la section Iroquois et la section Cardinal, des canaux du Saint-Laurent. Le canal Lachine, le canal Welland, le canal Cornwall, sont tous éclairés à l'électricité et je vois par le budget supplémentaire qu'il est question d'éclairer le canal Farran's Point au gaz acétytène, bien qu'on me dise que l'électricité est préférable. Alors il ne restera plus que les canaux Iroquois et Cardinal qui ne seront pas éclairés du tout, et cependant cela serait très important, surtout à l'extrémité du canal, à l'endroit où les navires entrent et sortent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis aussi convaincu que l'éclairage électrique est préférable et j'espère qu'avec le temps tous nos canaux seront ainsi éclairés.

Dans certains cas nous pourrons conclure des arrangements avec les villes avoisinantes possédant la lumière électrique, pour nous fournir l'éclairage, tandis qu'ailleurs il nous faudra fabriquer cette lumière nous-mêmes, mais le département prend des mesures pour éclairer tous les canaux à l'électricité.

M. REID (Grenville) : N'est-il pas vrai qu'une fois que le canal Welland sera pourvu d'un appareil de ce genre, tous les canaux, depuis celui de Lachine jusqu'au canal Welland, à l'exception des deux que j'ai mentionnés, se trouveront pourvus de stations électriques pour l'éclairage?

Le MINISTRE DES FINANCES : Actuellement, le canal Welland est éclairé au gaz.

M. REID (Grenville) : Une fois cela fait, tous les canaux ne se trouveront-ils pas éclairés à la lumière électrique, si on en excepte celui que je viens de mentionner ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que le canal du rapide Plat et des Galops n'est pas pourvu d'appareil électrique, mais le canal des Iroquois et celui des Galops constituent la même chose. Le canal de la Pointe Farran est éclairé au gaz. Celui du rapide Plat ne possède pas de station électrique. Toutefois, il est bien évident que le système de lumière électrique est très utile et qu'il finira par être d'un usage général.

M. REID (Grenville) : Il n'y a plus que ces deux étendues d'eau situées dans la division de Morrisburg, qui ne soient pas éclairées au moyen de l'électricité. Il existe des stations électriques à chaque endroit, et la lumière électrique pourrait y être installée à peu de frais et serait d'un grand avantage pour les navigateurs. De plus, ces travaux additionnels compléteraient le réseau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous étudierons la question.

M. LANCASTER : Le gouvernement a-t-il l'intention de se procurer l'énergie électrique requise pour l'éclairage du canal Welland de l'une des nombreuses usines établies dans le voisinage; ou bien se propose-t-il de la produire lui-même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à la construction de la station électrique, mais on a l'intention de se procurer la force motrice de l'une des compagnies établies dans le voisinage.

M. LANCASTER : Dans tous les cas, l'entreprise n'a pas encore été accordée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. LANCASTER : Et des soumissions n'ont pas été demandées à cette fin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a encore rien de fait.

M. REID (Grenville) : Est-ce que l'installation de tous ces appareils électriques sur les canaux s'est faite à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, généralement.

M. REID (Grenville) : Combien coûte par année l'éclairage des canaux de Coteau, Lachine et Cornwall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas ce renseignement ici, mais je vais l'obtenir pour l'honorable député et je le lui fournirai lorsque nous discuterons les crédits supplémentaires.

Pour faire disparaître des obstacles et exécuter d'autres améliorations, $173,600.

M. LANCASTER : En quoi consisteront ces obstructions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est demandé pour exécuter des travaux d'approfondissement à la pointe Rémy, le seul endroit du canal où il reste encore un banc de roc qui cause des difficultés sérieuses à l'eau basse.

M. LANCASTER : S'atttend-t-on à ce que ce travail coûte $217,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne coûtera que $5,000. Ce crédit comprend les item suivants :

Afin d'enlever la pile centrale des trois ponts à haut niveau, et pour reconstruire les ponts à Welland, Quaker et Port-Robinson, coût probable, $130,000.

Pour construire un nouveau barrage à Allenburg, coût probable, $10,000.

Chemin près de l'ancienne écluse n° 2, $2,000.

Ces montants réunis formeront $217,000.

Port-Colborne—améliorations du port, $240,000.

M. REID (Grenville) : Quelle sera la profondeur de l'eau à cet endroit, une fois ces travaux faits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 16 pieds.

M. REID (Grenville) : Cela comprend-t-il le coût de la construction d'un élévateur à Port Colborne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous demandons un crédit dans les estimations supplémentaires pour la construction des fondations d'un élévateur sur les deux jetées, afin de pouvoir conclure des arrangements sans délai avec quelques-unes des compagnies de transport pour la construction d'élévateurs. Nous avons l'intention de construire les fondations immédiatement, c'est-à-dire, demander le crédit nécessaire sans retard.

M. LANCASTER : Ce montant sera-t-il suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas.

M. LANCASTER : Combien devront-ils coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On considère que les améliorations à exécuter à l'entrée du port de Port-Colborne devront coûter $1,067,856. Il faudra encore une année pour compléter les travaux.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement se propose-t-il d'élargir et d'approfondir le canal Welland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a l'intention d'y faire des travaux d'approfondissement aux endroits où la profondeur de l'eau n'est pas assez considérable.

M. LANCASTER : Mais on n'a pas l'intention de l'approfondir sur toute son étendue, généralement parlant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre a-t-il quelque état indiquant s'il s'est produit une augmentation dans le tonnage et le nombre des navires qui ont traversé le canal Welland, depuis que les taux de péage ont été abolis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas d'état à cet effet, mais il est certain qu'il s'est produit une augmentation considérable sous ce rapport.

Pour approfondir une partie du bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux d'approfondissement exécutés jusqu'à présent ont été d'un grand secours pour la navigation. Il faudra les continuer jusqu'à ce que tous les endroits peu profonds aient été approfondis. Ce travail est devenu nécessaire par suite des changements qui se produisent dans le niveau des eaux du lac Erié, et l'on a l'intention d'établir un chenal ayant 14 pieds d'eau en toute saison.

Canal Lachine, agrandissement et améliorations, portes, $116,800 ; mur incliné, $17,600.

M. REID (Grenville) : A qui l'entreprise a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle ne l'a pas encore été, mais des soumissions publiques seront demandées.

M. REID (Grenville) : La cale-sèche de Montréal se trouve-t-elle sous la juridiction du ministère des Chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Quel loyer le gouvernement en retire-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est louée, et je fournirai les renseignements à cet effet.

Lac Saint-Louis, levé hydrographique, nettoyage du chenal, enlèvement des cailloux, etc. $6,280.

M. REID (Grenville) : Ces travaux sont-ils maintenant sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'éclairage est maintenant sous sa juridiction. Les levés hydrographiques sont encore sous le contrôle du ministère des Chemins de fer.

Canal du Sault Sainte-Marie—construction, $75,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est demandé pour prolonger l'entrée inférieure de même que pour élargir et approfondir l'entrée supérieure du canal.

M. REID : Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Canal Rideau—pour construire un pont tournant sur l'écluse d'amont de Hog's-Back (arche d'acier), $2,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a à cet endroit un vieux pont en bois construit depuis au delà de 20 ans, qui a besoin d'être renouvelé.

M. CLANCY : Combien cette reconstruction va-t-elle coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $2,500 suffiront à compléter les travaux.

Canal Welland—jetée de pierre pour protéger les bords de l'ancien canal, $4,000.

M. LANCASTER : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il a l'intention de s'occuper du principe sur lequel le gouvernement doit se baser pour louer les pouvoirs hydrauliques de l'ancien canal Welland ? Ce dernier canal n'est plus utilisé pour les fins de la navigation, mais il fournit encore plusieurs pouvoirs hydrauliques importants, dont quelques-uns sont loués à des industriels, mais dont la majeure partie est inexploitée, et attend des locataires. Je crois qu'il serait à propos que le gouvernement établit une échelle de prix, afin que ceux qui peuvent avoir l'intention d'établir des fabriques à cet endroit, et de se servir de ces pouvoirs hydrauliques, soient en mesure de se rendre compte de ce que leur coûtera l'usage de cette force motrice. C'est ce qui aurait lieu si ce canal appartenait à une compagnie privée, mais il est la propriété du gouvernement, et ceux qui songent à s'établir sur ses bords ne peuvent savoir exactement ce qu'ils auront à payer. Comme je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre à discuter cette question, je prirai simplement l'honorable ministre de la prendre en considération. Ou s'il a eu occasion de l'étudier, et qu'il soit en état de m'indiquer dès maintenant la politique du gouvernement à ce sujet, je serais heureux de l'apprendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore s'il serait à propos d'établir une échelle de prix. Chose certaine, c'est qu'il n'en existe pas maintenant. Mais la question mérite d'être étudiée. Nous recevons des taux plus élevés aujourd'hui pour l'usage des pouvoirs hydrauliques qu'il y a quelques années, mais il se peut que l'établissement d'une échelle de prix déterminée ne soit pas avantageux, suivant les circonstances. Ainsi, nous sommes généralement disposés à accorder l'usage de ces pouvoirs hydrauliques aux municipalités qui en ont besoin pour des fins publiques à des conditions bien plus avantageusese qu'aux particuliers. Je vais étudier la question.

Canal Welland—pour changer les vannes et appareils de suspension des portes du nouveau canal, $12,000.

M. LANCASTER : En quoi consistent ces changements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à permettre de remplacer la vanne Townsend, qui n'a jamais donné satisfaction, vu qu'elle est très compliquée, souvent brisée et très lente, par une valve Butterfly. Les $12,000 demandés suffiront à compléter les travaux.

M. LANCASTER : A-t-on l'intention de faire ce changement sur toute la longueur du canal ?

LE MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Canal Welland—pour arpenter et délimiter les terrains publics le long du canal, $1,600.

M. LANCASTER : Bien qu'il s'agisse ici d'un crédit peu important, j'aimerais à obtenir quelques détails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les limites des terrains appartenant au gouvernement de chaque côté de l'ancien comme du nouveau canal sont très incertaines dans plusieurs cas et ont besoin d'être fixées de nouveau. On a aussi besoin d'un plan complet du canal, afin de déterminer quelles sont les terrains qui appartiennent au gouvernement et quels sont ceux qui sont loués.

M. LANCASTER : Je ne comprends pas de quelle manière ces limites peuvent être indéterminées. Je n'ai jamais entendu parler que l'on éprouvait de la difficulté à éta-

blir la distinction entre les propriétés publiques et privées à cet endroit. Je croyais, au contraire, que ces lignes de division étaient très bien établies. Elles sont basées sur les indications de la boussole et cela doit être suffisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme un grand nombre de terrains ont été loués, les fonctionnaires du ministère croient qu'il serait préférable d'en indiquer les limites avec des bornes de pierre, comme cela a été fait pour le canal Lachine.

Canal Welland—pour améliorer l'assainissement le long du canal d'alimentation, $1,200.

M. LANCASTER : L'honorable ministre sait-il de quelle partie du canal d'alimentation il s'agit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a besoin de ce montant afin de nettoyer et d'améliorer les fossés de manière à faciliter le drainage des terrains et empêcher les propriétaires de se plaindre de l'excès d'humidité de leurs terres.

Canal Lachine—pour renouveler le mur de maçonnerie du bassin n° 2, $5,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à renouveler et reconstruire les anciennes écluses n° 1 et 2 du canal, près Montréal, qui tombent en ruine.

M. REID (Grenville) : J'ai constaté que l'on était en frais d'exécuter des travaux considérables à cet endroit, ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les travaux sont commencés depuis quelque temps.

M. REID (Grenville) : Quels sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : MM. Coulson, Quinlan et Robertson.

M. REID (Grenville) : Des soumissions ont-elles été demandées pour cet ouvrage?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Canal Chambly—station électrique et diversion à Sainte-Thérèse, $4,800.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit doit être employé pour reconstruire un déversoir à Sainte-Thérèse, ainsi qu'une station électrique destinée à fournir la force nécessaire pour éclairer le canal ainsi que la force motrice requise pour les ateliers. On considère que chaque déversoir coûtera $3,000. L'ouvrage sera fait en béton.

M. LANCASTER : En quoi consiste un déversoir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai bien entendu la question qui m'a été posée, mais je me suis efforcé de faire voir que ne l'avais pas comprise. Cependant l'honorable député (M. Lancaster) me force de reconnaître que j'ignore en quoi consiste un déversoir. L'ingénieur en chef me dit qu'il s'agit d'un ouvrage destiné à permettre l'écoulement de l'eau.

M. LANCASTER : Comment cela fonctionne-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore.

M. LANCASTER : Je ne suis pas mieux renseigné que l'honorable ministre sur ce point.

Canal Chambly—pour macadamiser chemin de halage, $6,000.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre se propose-t-il de macadamiser le chemin de halage du canal des Iroquois et des Galops? Ce canal a été construit dans la glaise, et il y en a partout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici d'une voie publique, d'un chemin par où passe le trafic régulier.

M. CLANCY : Alors, ce travail est fait par la municipalité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On prétend que nous avons brisé le chemin et que nous sommes tenus de le réparer.

M. CLANCY : Brisé le chemin en l'utilisant comme chemin de halage. Ce n'est pas à cause de cela que les voitures y passent?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un chemin public.

M. CLANCY : L'honorable ministre a prétendu que nous avions brisé le chemin en nous en servant à titre de chemin de halage. Est-ce que cela n'est pas dû plutôt au passage des voitures lourdement chargées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur me dit que nous nous servons de leur chemin public, et nous le remplaçons virtuellement de cette manière.

M. CLANCY : J'ai compris que l'honorable ministre nous dit il y a un instant que nous avions brisé le chemin et que ce crédit était demandé pour le réparer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous l'avons brisé en en prenant possession, et c'est la raison pour laquelle nous le remplaçons par celui-ci.

M. CLANCY : Dans ce cas, ce n'est pas le même chemin?.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous leur permettrons de se servir de notre chemin de halage comme chemin public, parce nous nous sommes emparés de leur propre chemin.

M. CLANCY : La municipalité contribue-t-elle dans le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, le gouvernement a cru que vu qu'il prenait pos-

session de la grande route il devait donner un équivalent. Nous avons accordé le droit d'utiliser le bord du canal et nous l'avons macadamisé à nos frais.

M. CLANCY : Se servait-on des bords du canal auparavant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On s'en servait comme d'une grande route jusqu'au moment où nous l'avons endommagé et détruit par les travaux que nous avons faits.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas beaucoup comment il se fait que nous avons pu prendre possession du chemin de la municipalité et l'avoir détruit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a déjà quelques années que ce dommage a été causé lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est emparé d'une partie de la route. Ce chemin était macadamisé autrefois, et nous le macadamisons de nouveau aujourd'hui. Telle est l'explication qu'on m'a donnée. Elle n'est pas aussi claire que je l'aurais désirée.

M. LANCASTER : Combien de milles de ce chemin macadamisez-vous ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Trois milles à $2,500 par mille.

M. BORDEN (Halifax) : Tout est correct sans doute, mais je crois que l'on devrait nous donner un peu plus de renseignements. On devrait nous dire pourquoi on a laissé écouler tant d'années avant d'entreprendre ces travaux. J'aurais cru qu'il était parfaitement clair que lorsque le gouvernement s'empare d'une grande route appartenant à une municipalité, ce gouvernement doit la remettre dans l'état où il l'a prise ou en donner une autre. Mais je ne vois pas que le gouvernement soit obligé d'entretenir le macadam. Le gouvernement a rempli son devoir en donnant à la municipalité un autre chemin semblable.

M. REID (Grenville) : Le même cas s'est produit à Cardinal où le gouvernement a pris toute la grande route pour l'usage du canal, et il a été absolument nécessaire d'en faire une nouvelle. Dans ce cas on l'a macadamisé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes renseignements ne sont pas aussi complets que je les aurais désirés.

L'item reste en suspens.

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à 8 heures.

Canal Chambly—dommages aux terres, $400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette désignation n'est pas exacte. Ce n'est pas réellement pour payer des dommages aux terres que nous voulons ces $400, mais pour construire un mur pour empêcher l'eau de causer des dommages aux terres. Je propose donc :

Que les mots "dommages aux terres" soient rayés et remplacés par les mots "mur pour empêcher les dommages aux terres.

L'amendement est adopté.

M. REID (Grenville) : A qui appartient la terre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas le nom du propriétaire.

M. REID (Grenville) : Il est entendu que l'item précédent reste en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. MONK : Cette somme n'est-elle que pour commencer à construire le mur, ou suffira-t-elle pour construire tout le mur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle suffira pour construire tout le mur.

Ecluse de Saint-Ours—barrage pour les billes, $800.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme est nécessaire pour renouveler les barrages qui sont pourris.

Quais de débarquement, $1,280.

M. REID (Grenville): Combien coûtent ces quais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit pour ces quais est de $1,600. Nous nous proposons de remplacer les quais actuels en bois par des quais avec fondations en ciment et superstructures en fer et en bois, ce qui en fera des constructions permanentes.

M. REID (Grenville) : Ces quais appartiennent-ils au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOWLER : Est-ce que c'est là tout ce que ces travaux coûteront ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'on a préparé ces crédits on n'avait demandé qu'une petite somme, mais on a découvert depuis que ces travaux seraient plus considérables que l'on avait pensé d'abord. Ce crédit même ne suffira pas, et je regrette de l'avoir demandé maintenant, car il nous faudra y ajouter une somme considérable plus tard. Il faudra $4,400 de plus que nous demanderons dans le budget supplémentaire. Les chiffres que j'ai devant moi ne sont pas satisfaisants et je propose de laisser l'item en suspens.

M. MONK : Je ne sache pas qu'il y ait à Saint-Ours d'autres quais que le quai de la Compagnie Richelieu et Ontario. Il n'y a pas de quai du gouvernement à cet endroit. Si on se propose de construire un nouveau quai à Saint-Ours, l'honorable ministre voudra-t-il bien, lorsque ce crédit reviendra de nouveau, se mettre en état de nous donner des renseignements complets ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est dit ici que c'est un quai du ouvernement.

M. MONK : Je ne crois pas qu'il y ait de quais du gouvernement à cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons laisser l'item en suspens.

L'item reste en suspens.

Canal Carillon et Grenville, $18,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme servira à construire une jetée conductrice à l'entrée du canal et pour renouveler le quai à Grenville. Le quai à cet endroit a été construit il y a 21 ans et la partie au-dessus de l'eau a absolument besoin d'être renouvelée. Nous proposons de substituer le ciment au bois, l'estimation est de $23,200 et nous demandons $23,000 par ce crédit.

M. BROCK : J'espère qu'avant de dépenser ces $23,000 sur le canal de Grenville, le gouvernement se rappellera qu'avant longtemps nous aurons le canal maritime d'Ottawa et que cette jetée devra être faite suffisamment grande pour servir au nouveau canal. Il y a 20 ans que le quai en bois a été construit et je suppose que le nouveau durera cent ans; il faut donc que le gouvernement n'oublie pas que dans cinq ou six ans peut-être nous aurons le canal de la baie Georgienne. L'honorable ministre soumettra-t-il cette question à la commission des transports ?

Le MINISTRE DES FINANCES: La commission sera libre d'agir.

M. BROCK : Si vous construisez un mur nouveau, toute la liberté que la commission aura sera de les démolir.

M. REID : Est-ce une jetée nouvelle que vous voulez construire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'ancienne jetée que nous reconstruisons.

M. REID : Les travaux seront-ils accordés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont déjà accordés. Les entrepreneurs sont MM. Martineau et Lemoine, dont la soumission était la plus basse, et a été acceptée.

M. REID (Grenville) : Quand les travaux ont-ils été commencés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'année dernière.

M. REID (Grenville) : Est-ce le premier crédit que nous votons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous avons voté $10,000 l'an dernier.

M. REID (Grenville) : Je ne vois rien dans les crédits ni dans le rapport de l'Auditeur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a certainement une erreur typographique, car l'année dernière nous avons dépensé $9,706.53.

M. REID (Grenville) : Cette entreprise est-elle donnée à forfait?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, elle est d'après un devis. Le coût total des travaux est estimé à $60,000. J'aurais dû dire que ces travaux ont été commencés en 1901, et qu'ils ont été poursuivis sans interruption depuis.

M. REID (Grenville) : Il devrait alors en être question dans le rapport de l'Auditeur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1902 on a dépensé $16,998.

M. REID (Grenville) : Comment se fait-il que l'on prenne 5 ou 6 ans pour faire ces travaux qui sont comparativement peu considérables ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En réalité les travaux ne sont commencés que depuis deux ans, mais on n'y peut travailler qu'au printemps lorsqu'il n'y a pas d'eau dans le canal.

M. REID (Grenville) : Ne pourrait-on pas y travailler en hiver ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est difficile de faire des travaux en ciment en hiver. J'admets que ces travaux avancent lentement.

M. REID (Grenville) : Certainement.

Dépenses éventuelles, travaux divers non prévus, $4,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est le crédit ordinaire.

Appointements des ingénieurs, des dessinateurs, des commis surnuméraires et des messagers, nonobstant toutes dispositions contraires dans la loi du service civil, $23,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette augmentation résulte des augmentations accordées aux différents employés.

M. REID (Grenville) : Je croyais que tous ces ingénieurs, dessinateurs et commis étaient payés à même les crédits votes pour un ouvrage spécial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit ne s'applique pas aux employés du bureau-chef.

M. REID (Grenville) : Le bureau d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Ils ne sont pas payés en vertu d'un autre crédit, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Frais de litige au sujet des chemins de fer et canaux, $4,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est pour les frais encourus par le ministère dans les différentes parties du pays; ces frais sont taxés par le ministère de la Justice et c'est le ministère des Chemins de fer et Canaux qui les paye.

M. REID (Grenville) : J'ai une demande à faire à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et à l'honorable ministre de la Justice au nom d'un membre du clergé qui habite le village de Cardinal, et qui a contre le gouvernement une réclamation pour dommages à sa propriété. La cause a été plaidée devant la cour d'Echiquier, et le ministre du culte a obtenu jugement contre le gouvernement pour la somme de $1,200. On m'apprend que le gouvernement en appelle de cette décision devant la cour Suprême. De l'avis de plusieurs, cet appel est un acte de grande sévérité, car le demandeur n'est pas un homme de moyens. Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il ne pourrait pas accepter la décision de la cour d'Echiquier et payer à cet homme ce que la cour lui a accordé. L'honorable ministre ne pourrait-il pas ne pas en appeler à la cour Suprême, et payer sans aller plus loin ce qui est honnêtement dû ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si ce cas était un cas isolé, nous pourrions nous rendre au désir de mon honorable ami (M. Reid). Malheureusement la cause en question est un essai dont dépendra le sort de plusieurs autres réclamations. La difficulté dans le cas particulier que mon honorable ami soumet au ministre des Finances, est que si nous acceptions le jugement dans ce cas-ci, le gouvernement se trouverait à payer beaucoup d'argent comme résultat des autres réclamations qui n'ont pas encore été payées, mais j'ai tenu compte des représentations faites par mon honorable ami, et le gouvernement a décidé que la cause ne sera pas portée devant la cour Suprême à cette présente session, mais que l'on fera des efforts pour régler les autres causes dans l'intervalle. Je crois que c'est ce que mon honorable ami a en vue.

M. REID : L'avocat du demandeur m'a assuré qu'on pouvait facilement régler ce cas sans préjudice des autres auxquels on a fait allusion.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce qu'il a prétendu, mais après avoir étudié la question, j'en suis venu à la conclusion qu'on mettrait en danger les intérêts du gouvernement si on réglait la poursuite de cette façon ; cependant, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, vu les représentations faites par mon honorable ami, le gouvernement a décidé d'étudier de nouveau la question et de faire un effort pour en arriver à un règlement.

M. LANCASTER : Des électeurs m'ont souvent demandé de leur expliquer d'après quels principes ces frais judiciaires étaient payés, et je prie les honorables ministres des Finances et de la Justice de bien vouloir répondre à cette question. Naturellement, comme la somme n'est que de $6,000, ce ne peut être que pour des frais payés aux avocats du dehors, et je demande pourquoi le ministère de la Justice emploie des avocats du dehors. Je suppose que le plus gros de cette somme passera en honoraires d'avocats, et comme c'est un petit montant en comparaison du total des litiges chaque année, il est évident que l'on doit faire une partie de l'ouvrage au ministère des Canaux et au ministère de la Justice où nous savons qu'il y a des avocats habiles. Comme les électeurs me posent ces questions fréquemment et que je suis incapable de leur dire d'après quels principes le gouvernement emploie des avocats qui ne sont pas des fonctionnaires publics, je serais heureux si le gouvernement ou l'un des honorables ministres me renseignait sur ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons au ministère des Chemins de fer un bureau des affaires contentieuses, mais dans toute question de grande importance nous consultons le ministère de la Justice. Une bonne partie de cet argent est payée à des avocats en dehors d'Ottawa dont il est nécessaire d'obtenir les services. Par exemple nous avons été obligés d'envoyer un représentant du Canada dans l'Etat de New-York, que nous avons chargé ces jours-ici d'une mission importante au sujet de l'écluse des Galops, dont une partie est sur le territoire américain. Des circonstances de ce genre se présentent quelquefois.

M. REID (Grenville) : Je vois que le ministère a employé un médecin, le Dr D. C. Gaboury pour représenter le gouvernement dans l'affaire Lafleur et al.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est une poursuite pour dommages causés à des terres et le Dr Gaboury qui habite la localité a été employé spécialement dans le but de régler les réclamations et éviter des poursuites. Il n'agissait pas comme avocat mais comme agent et avait une procuration pour agir au nom du gouvernement.

M. BENNETT : Dans le procès de Stewart contre le roi on a payé plus de $2,000 en honoraires à messiers Blake, Lash et Cassells; ces derniers occupaient-ils pour le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, c'est au sujet d'un différend malheureux qui s'est élevé à propos de la carrière de Stewart au canal de Soulanges. Cette cause a été portée devant la cour d'Echiquier et devant la cour Suprême, et nous avons réussi à faire diminuer considérablement la réclamation.

M. BENNETT : Le sous-ministre de la Justice a-t-il été adjoint à M. Blake ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non pas dans ce cas-ci. Une chicane s'est élevée entre lui et M. Sewart, et comme on a prétendu pendant quelque temps que M. Newcombe avait montré de l'hostilité à ce dernier, nous avons cru qu'il valait mieux confier la cause à d'autres.

M. BENNETT : Le solliciteur général a-t-il occupé dans la cause ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, aucun des fonctionnaires du ministère.

M. BENNETT : Y avait-il un avocat junior dans la cause ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, un nommé Lawlor qui habite la localité où les travaux ont été faits.

M. BENNETT : Le ministère de la Justice a payé à cet avocat $1,500 ; on a payé en tout $3,500 d'honoraires dans cette cause, bien que nous ayons un ministre de la Justice, un sous-ministre, un solliciteur-général, et cela en dépit des engagements pris par les honorables députés lorsqu'il étaient dans l'oppostion, qu'ils réduiraient considérablement les frais judiciares. Ces frais vont-ils en augmentant ou en diminuant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le nombre des procès a augmenté comme toutes choses dans le pays, mais les frais légaux montrent une diminution considérable. Lorsque j'étais Solliciteur général, j'ai occupé dans presque toutes les poursuites contre la Couronne que j'ai pu. et mon honorable ami le sous-ministre a occupé si souvent qu'on s'en plaint au barreau, qui considère qu'il ne convient pas que le ministre de la Justice occupe dans une cause devant les tribunaux, mais mon désir est d'occuper aussi souvent que possible.

M. MONK : Ce chiffre de six mille dollars depasse-t-il celui que nous avons payé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas devant moi le chiffre de ce que nous avons payé l'année dernière. L'année précédente la dépense a été de près de six mille dollars. C'est le chiffre que nous avons voté tous les ans depuis plusieurs années.

M. MONK : La grande plainte des libéraux dans la province de Québec avant 1896 était que le gouvernement dépensait beaucoup trop d'argent en honoraires d'avocat, bien que nous eussions un ministère de la Justice parfaitement organisé. J'admets la vérité de ce que dit le ministre de la Justice au sujet de sa présence en cour, mais il me semble aussi que cette raison existait avant 1896 comme elle existe aujourd'hui. La somme que nous dépensons en frais, loin d'être diminuée, est considérablement augmentée. L'année dernière nous avons payé plus de $87,000 à des avocats, et je remarque que l'on n'a employé que des amis du gouvernement. Est-ce que c'est parce que ces avocats connaissent mieux la loi que les conservateurs, je ne pourrais le dire ; mais sur ces $87,000, $5 seulement ont été payés à un avocat conservateur à Montréal. Je n'irai pas aussi loin que mes honorables amis de la droite sont allés en 1896, lorsqu'ils ont condamné le gouvernement pour avoir dépensé une somme beaucoup moins élevée, mais ces $87,000 payés en frais de litige pendant l'année me paraissent une somme très forte, et nous avons droit de demander si ces $6,000 sont compris dans les $87,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, ils font partie des $87,000.

M. MONK : Je ne crois pas que les $6,000 fassent partie des $87,000 payés l'année dernière, et je suis bien certain que le total sera considérablement augmenté cette année. L'honorable ministre pourrait-il nous donner les noms de ceux auquels ces $6,000 ont été payés l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Monk) ne doit pas s'alarmer du chiffre des frais payés l'année dernière car après tout, $87,000 sont une petite somme comparée au $116,000 payés en 1896.

M. MONK : Pas autant que cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, autant que cela.

M. MONK : Je suis obligé de contredire mon honorable ami.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et en 1897 la somme a été encore plus élevée, parce que nous avons été obligés de régler de vieilles affaires. Si mon honorable ami veut soulever la question de nouveau lorsque nous serons aux crédits supplémentaires, je lui donnerai les faits et je lui montrerai les diminutions de frais qui ont été faites, bien que les affaires soient augmentées.

Lorsque je parle de frais, je veux dire les honoraires d'avocat. Soixante et quinze pour cent de la besogne que l'on avait l'habitude de faire faire par les avocats du dehors sont faits maintenant par les fonctionnaires du ministère. On ne paye plus d'honoraires énormes comme l'on faisait autrefois à une société légale d'Ottawa à laquelle on donnait entre $15,000 et $18,000 par année. Mon honorable ami dit que nous n'employons que des amis politiques. Naturellement, toute chose égale d'ailleurs, on ne peut nous blâmer si nous employons des amis politiques. Mais si mon honorable ami veut consulter la liste, il y verra plusieurs noms d'avocats qui n'appartiennent pas au parti libéral.

M. MONK : Ils sont rares.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y en a beaucoup et quelques-uns ont reçu les plus grosses sommes. Les amis du gouvernement sont constamment à lui reprocher qu'il y a trop de noms conservateurs sur

la liste. J'ai à repousser les attaques de la gauche d'un côté et les reproches de mes honorables amis de l'autre. Je crois que je vais être obliger de m'adosser au mur——

Le MINISTRE DES FINANCES : Ou vous enfoncer dans les bois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais je crois que la droite a plus raison de se plaindre que la gauche.

M. MONK : On a tant discuté cette question dans la province de Québec en 1896 que je m'en rappelle parfaitement. On nous reprochait partout que nous faisions vivre un grand nombre de ces êtres dangereux que l'on appelle avocats et je me rappelle que la somme que l'on avait dépensée était beaucoup moindre que celle de $116,000 mentionnée par mon honorable ami. Mais si c'était un mal alors, et c'est sur ce point que je veux insister, de faire ces dépenses; si c'était un scandale de dépenser l'argent du peuple à faire vivre des avocats lorsqu'on aurait dû employer cet argent à faire des améliorations publiques, n'est-ce pas encore un mal aujourd'hui ? Nous trouvons dans le rapport de l'Auditeur général une longue liste d'avocats auxquels on a payé la somme totale de $87,341.53. Et dans toute cette liste nous ne trouvons qu'un pauvre avocat conservateur de Montréal qui avait probablement contre le gouvernement une réclamation que celui ne pouvait contester, et qui a reçu $5. On trouve cette liste à la page B-27, 28, du rapport de l'Auditeur général. MM. Blake, Lash et Cassells, de Toronto, ont reçu la somme de $4,030. Je constate aussi que M. F. C. Wade, de la ville de Dawson, a reçu la modique somme de $7,768. Il est évident aussi que l'on aime la chicane à Charlottetown, parce que je vois sur la liste, des avocats de cette ville qui ont retiré du gouvernement de fortes sommes. Charlottetown semble aimer les disputes avec le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces disputes étaient en rapport avec le nouvel embranchement du chemin de fer.

M. MONK : C'est possible, M. Congdon, (Dawson), a reçu $2,476; MM. McCarthy, Osler et Cie, de Toronto, $3,000; M. Mackenzie, de McLeod, a défendu le gouvernement et a reçu comme récompense la somme de $1,089. Puis un patriote d'Edmonton, nommé C. de W. Macdonnald, a reçu $2,280; MM. Langley et Martin (Victoria), $1,842 ; MM. Lafleur, McDougall et Mackay de Montréal, $1,822 ; T. C. Johnston, de Régina, a soutenu l'attaque d'un ennemi et a reçu $1,456, M. W. B. Ross, d'Halifax,—que je suppose n'est pas parent avec mon honorable ami de Victoria—a reçu $4,524. L'honorable A. Peter, de Victoria, a reçu $1,750. L'honorable M. Gouin, ministre provincial et autres politiciens de province ont reçu leur part. M. Cloran, maintenant sénateur, a obtenu quelque chose mais pas autant que les autres.

M. COCHRANE : Est-ce après avoir été nommé sénateur ?

M. MONK : Non. Si le gouvernement doit continuer la coutume que les honorables députés ont si violement condamnée autrefois, je demanderais à mon honorable (l'honorable M. Fitzpatrick) s'il y a dans Montréal et sans doute ailleurs, des avocats conservateurs de talent, et qu'il devrait diviser ces faveur entre les deux partis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A combien d'entre nous a-t-on donné une chance avant 1896, excepté lorsque nous sommes venus avec nos fusils déloger l'ennemi.

M. REID (Grenville) : Le ministre de la Justice dit que l'on a cessé de payer des honoraires d'avocats aux maisons d'Ottawa.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas cessé complètement, mais nous avons diminué beaucoup la somme qui a été payée.

M. REID (Grenville) : On a payé plusieurs mille dollars à une même société.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député veut parler je suppose de la société Chrysler et Bethune. Mais la somme que cette société a reçue n'est pas $18,000 ; elle est bien moindre que cela.

M. REID (Grenville) : Je vois que l'on a payé $2,375 à l'honorable A. S. White pour rédiger la loi des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'espère que l'honorable député ne me tient pas responsable de cela.

M. REID (Grenville) : Ce travail aurait certainement pu être fait dans les bureaux du ministère. Et en comparant les sommes payées par le gouvernement actuel avec celles payées par les gouvernements précédents en honoraires d'avocat, on doit tenir compte de ce paiement.

M. BENNETT : L'honorable ministre de la Justice a-t-il dit que tous les honoraires payés par les différents ministères passaient par le ministère de la Justice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La pratique est que lorsqu'un ministère reçoit un compte pour honoraires, ce compte est envoyé au ministère de la Justice où il est taxé, et ensuite il est renvoyé au ministère particulier d'où il vient, et ce ministère le paye. Mais tout cela vient sous le titre de frais de justice, qui sont inscrits à la page 327.

M. REID (Grenville) : Ce compte de MM. Chrysler et Bethune à la page W—54 du rapport de l'Auditeur général le $615 est-il compris dans la liste ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet item est en rapport avec la cause de Mackenzie et Mann vs. le Roi qui est venue devant le juge de la cour d'Echiquier.

M. REID (Grenville) : Le tarif est-il uniforme ? Je vois des avocats qui sont payés $25 par jour.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le tarif varie. Il y a des avocats qui reçoivent $100 par jour ; mais pour les agents réguliers du ministère, ceux qui font l'ouvrage du gouvernement dans les différentes parties du pays, le tarif ordinaire est de $25 par jour. Cependant lorsque l'avocat n'agit que comme conseil, il nous faut le payer plus que cela. M. Christopher Robinson, par exemple, qui agit quelquefois pour le ministère, M. Sam Blake et M. Aylesworth reçoivent $100 par jour ; il y en a d'autres qui reçoivent des honoraires moindres, variant de $25 à $100 par jour.

M. REID (Grenville) : La Chambre a droit de savoir pourquoi le gouvernement est allé si loin chercher quelqu'un pour rédiger l'acte des chemins de fer. J'admets qu'il fallait avoir pour faire cet ouvrage un homme ayant des aptitudes exceptionnelles. Mais lorsqu'on ne le paye que $25 par jour cela semblerait indiquer que l'on ne le considère pas comme une lumière dans le barreau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il fallait un spécialiste pour rédiger le bill des chemins de fer. Les fonctionnaires du ministère de la Justice sont surchargés d'ouvrage et aucun d'eux ne voulait assumer la responsabilité de rédiger un bill aussi important que celui-là. Nous aurions peut-être pu trouver à Ottawa des gens capables de faire cette besogne, mais il n'y a rien d'extraordinaire dans le fait que le gouvernement emploie des avocats d'autres villes. Par exemple le bill des écoles de Manitoba a été préparé par une personne venue spécialement pour cela de Winnipeg à Ottawa.

M. REID (Grenville) : La province de Manitoba était intéressée dans cette affaire, et il était convenable de faire venir une personne de Winnipeg.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette personne a été payée par le gouvernement, cependant.

M. REID (Grenville) : C'est possible, mais il était convenable que vu que la question intéressait Manitoba que cette loi fut préparée par un homme de Manitoba.

M. COCHRANE : Je ne crois pas que les explications du ministre au sujet des frais judiciaires soient très fortes. C'est une excuse très faible, lorsque nous l'accusons de ne pas avoir employé les avocats du ministère que de dire que l'ancien gouvernement faisait la même chose. Si le ministre de la Justice croit avoir agi consciencieusement, très bien ; mais s'il condamne une action du gouvernement conservateur et qu'il suit lui-même son exemple, je crois que c'est être doublement hypocrite que de prétendre que cela le justifie. Où est votre solliciteur général maintenant ? Où était-il pendant tout ce temps-là ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le solliciteur général avait beaucoup de causes à plaider devant la cour Suprême et devant la cour d'Echiquier. J'ai été moi-même Solliciteur général. Le Solliciteur général actuel est maintenant absent au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest où il est occupé à plaider des causes devant la cour d'Echiquier. Il a été absent l'été dernier en Angleterre où il a plaidé les causes pour le gouvernement devant le Conseil privé. Je puis ajouter, et je suis sérieux en faisant cette déclaration, que je crois qu'il est désirable dans l'intérêt du gouvernement, de concentrer autant que possible tous les litiges du gouvernement au ministère de la Justice. C'est le but que j'ai voulu atteindre et j'ose dire que 75 pour 100 de tous les litiges sont maintenant conduits par le ministère de la Justice ici. C'est le sous-ministre de la Justice qui prépare les causes et nous n'engageons des avocats de dehors que lorsque la chose est absolument nécessaire. J'aurais voulu faire plus que cela, mais il est impossible lorsque les causes nous viennent d'Halifax et Vancouver, quand il est nécessaire d'avoir une connaissance des conditions locales, de faire de la besogne ici et il est dans l'intérêt du gouvernement d'employer des avocats de la localité. Mais on se plaint cependant que le ministère de la Justice fait lui-même une trop grande part de l'ouvrage.

M. COCHRANE : Je sympathise beaucoup avec le ministre de la Justice. Je comprends que ses partisans sont affamés et et veulent avoir leur part du gâteau. Mais cela ne le justifie pas de faire ce qu'il trouvait mal lorsque nous étions au pouvoir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement conservateur ne plaidait pas ses causes lui-même.

M. COCHRANE : C'est une assertion un peu forte dont le ministre de la Justice trouvera le contradiction dans le rapport de l'Auditeur général.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, Je sais ce que l'on faisait dans le ministère.

M. COCHRANE : Je ne demandais pas où était le solliciteur général en ce moment. Je ne prétendais pas qu'il a manqué à son devoir. Je faisais seulement remarquer que lorsque le gouvernement est obligé de payer des honoraires énormes à des avocats, il semblerait que le ministère de la Justice pourrait faire une partie de l'ouvrage lui-même. Si les litiges augmentent aussi rapidement, c'est un signe que le gouvernement est en faute, et qu'il fait les affaires sans beaucoup de précaution, car sans cela il n'aurait pas autant de procès sur les bras. Ce ne peut être un gouvernement d'affaires ainsi que l'on a voulu le faire croire.

M. REID : Je vois où est le mal, et je crois qu'il serait bon d'avoir deux ou trois avocats de talent employés régulièrement par le ministère de la Justice pour plaider les causes du gouvernement. C'est un fait connu que le ministre de la Justice emploie des avocats du dehors pour préparer et plaider ses causes dans les différentes villes, et je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper, que très souvent l'avocat qu'il choisit n'est pas le meilleur de sa localité, et que très souvent il est incapable de lutter contre les avocats employés par ceux qui poursuivent le gouvernement.

Si le ministère de la Justice s'occupait de toutes ces causes et retenait les services d'avocats habiles pour représenter le gouvernement devant les cours de justice, je crois que celui-ci s'en trouverait mieux, dût-il payer aux hommes de loi de l'endroit les mêmes honoraires qu'aujourd'hui ; car, il me semble que souvent la décision du tribunal ne serait pas défavorable à l'Etat si des avocats de marque défendaient ses droits. Je sais qu'en certaines circonstances le gouvernement a eu recours à des avocats que je n'aurais pas voulu employer moi-même, ceci soit dit sans leur manquer d'égards. Je connaissais les défenseurs de la partie adverse et je savais que les représentants du gouvernement n'étaient pas à la hauteur de leur tâche. Je crois qu'on devrait retenir les services de deux ou trois hommes de loi uniquement pour représenter l'Etat devant les tribunaux. Il va sans dire qu'il faudrait charger un avocat qui serait sur les lieux de préparer le dossier. Aujourd'hui, le gouvernement n'en fait rien. Il laisse à l'avocat de l'endroit le soin de conduire la cause et neuf fois sur dix le gouvernement est débouté de ses conclusions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. REID (Grenville) : N'est-il pas vrai que le gouvernement n'a gain de cause qu'une fois sur dix et que le résultat serait différent s'il retenait les services d'hommes aussi capables que ceux dont les noms ont été mentionnés, MM. Christopher Robinson, M. Aylesworth et autres avocats de cette trempe ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne suis pas au courant de ce qui se passe ailleurs. Ce que dit mon honorable ami est probablement vrai, car j'imagine qu'il ne parlerait pas sans savoir ; mais, en ce qui a trait aux procès dont j'ai une connaissance personnelle, je puis lui apprendre qu'en compulsant les archives de la cour Suprême, il constatera que le gouvernement a eu gain de cause les trois quarts du temps.

M. REID (Grenville) : Devant la cour Suprême ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement a généralement roulé ses adversaires de la belle manière.

M. REID (Grenville) : Ce sont des avocats de la trempe de MM. Aylesworth et Robinson qui ont soutenu les droits de l'Etat devant la cour Suprême.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas toujours ; il y en a d'autres.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre si M. Lawlor a occupé pour le gouvernement dans d'autres procès que celui de Stewart contre la Couronne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je crois que cette cause est la seule qui lui ait été confiée.

M. CLANCY : Je constate qu'il a touché les sommes suivantes :

Avances à compte pour services et dépenses. 15 novembre, 1901, $500 ; 26 mars, 1902, $1,000—$1,500.

Est-ce là tout ce qu'a reçu M. Lawlor ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne me rappelle pas qu'il ait occupé pour le gouvernement, si ce n'est dans l'affaire Stewart. Ses honoraires furent assez élevés et il y eut aussi des frais de déplacement considérables, car il dut préparer toute la cause qui était difficile et compliquée. La somme en jeu était considérable et, de plus, il nous fallait lutter contre M. R. B. Osler, C.R., flanqué par M. Hogg, je crois, et par un autre avocat de cette ville. Le gouvernement était représenté par MM. Blake et Osler. L'issue du procès ne lui fut pas très défavorable, car il fit réduire à environ $28,000 une réclamation de plus de $70,000.

M. CLANCY : Quelle décision a été rendue dans l'affaire de Battle contre la Couronne ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne connais pas les détails de cette affaire, mais je crois que le jugement n'a pas été rendu. Il me semble qu'il y eut un compromis et que la réclamation a été sensiblement diminuée.

M. CLANCY : Je constate qu'on a retenu les services d'un avocat, M. C. B. Smith, et d'un ingénieur qui a reçu $25 par jour et ses frais de déplacement. Je vois aussi qu'on a eu recours à un nommé P. A. Peterson et que les frais ont été élevés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est comme arbitre, n'est-ce pas, que M. Peterson a été employé ?

Canaux—Réparations et frais d'exploitation, $585,540.

M. LANCASTER : Ce crédit est augmenté de $54,216. Nous désirons savoir pourquoi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le canal de Cornwall, il y a $5,270 d'augmentation et $2,264 de diminution, soit une augmentation nette de $3,006. J'ai ici un état détaillé des augmentations pour chacun des canaux. Cette somme de $54,000, importante en elle-même, ne représente qu'un faible pour-cent du crédit.

M. LANCASTER : J'apprends que le ministre ne pourvoit pas à l'augmentation des salaires des éclusiers du canal Welland. S'il en est ainsi, je désire plaider leur cause, car je crois que ces éclusiers sont les plus mal rétribués de tous les employés au service de l'Etat ; de fait, ils sont si mal rétribués qu'ils ne peuvent pas faire un bon service. Nous avons entendu bien des commentaires sur la prospérité et le renchérissement de la vie et, bien que je ne sois pas opposé à ce qu'on élève les appointements d'un employé public qui touche $2,000 par année, si les circonstances l'exigent, je crois pourtant que nous débutons mal en laissant de côté ceux qui ne reçoivent que $400 par année. Ces gagne-deniers sentent plus que les gros fonctionnaires les exigences de la vie.

Je rappellerai au ministre que les employés du canal Welland lui ont transmis maintes pétitions exposant au gouvernement qu'ils méritent d'obtenir un salaire plus élevé. Attendu que ces gens ne peuvent se rendre ici, qu'ils sont mes commettants et qu'ils ont le droit de réclamer justice, amis ou adversaires, et attendu que je suis leur mandataire au parlement, je désire motiver leur demande d'une augmentation de salaire.

D'abord, ils touchent aujourd'hui le même salaire qu'ils recevaient il y a vingt-cinq ans et personne n'ignore qu'à présent, dans le district de Niagara du moins, la puissance acquisitive de $400 n'est pas ce qu'elle était il y a un quart de siècle. Les salaires des employés du canal Welland autres que les éclusiers, ont été augmentés. Je crois que les charpentiers ne sont pas assez rétribués. Ils reçoivent moins que ce que paient les entrepreneurs et moins que les salaires fixés par l'union à Sainte-Catharines, Merritton et autres endroits que traverse le canal. Je crois que le présent gouvernement peut se montrer aussi généreux que les entrepreneurs. Autrement, ce serait un piètre gouvernement. Je dois ajouter que depuis quinze ans la position des charpentiers et des manœuvres s'est améliorée ; la journée de travail a été abrégée et les salaires ont été augmentés. Les journaliers reçoivent $1.50 pour une journée de neuf heures, ce qui représente 16⅔ cents de l'heure, mais les éclusiers, qui doivent être plus habiles, ne touchent que $45 par mois pour des journées de 12 heures, soit 14½ cents seulement de l'heure. Un éclusier qui reçoit $45 par mois ne travaille que pendant environ huit mois l'année et le ministre doit comprendre à quoi se réduit son salaire. Le pays n'a rien à gagner à le rétribuer si mal, tandis qu'il augmente les appointements des employés publics d'Ottawa en raison du renchérissement des choses nécessaires à la vie.

Les éclusiers doivent être sobres et assidus au travail ; ils doivent avoir l'ouïe et la vue bonnes et être dignes de confiance. Donner à ces gens $45 par mois pendant huit mois de l'année c'est se montrer parcimonieux, ladre et chiche.

M. FIELDING.

Ce que je dis s'applique également aux pontiers. Je ferai observer que le gouvernement a aboli les péages sur ses canaux, espérant sans doute attirer les vaisseaux. S'il obtient ce résultat, les employés auxquels je m'intéresse auront plus d'ouvrage. Leur travail est très pénible et, s'il est supportable, c'est parce que les vaisseaux ne se suivent pas de trop près. Je donnerai au ministre l'assurance que, s'il habitait près des berges du canal Welland et s'il voyait ces gens à l'œuvre, il jugerait que leur tâche n'est pas facile.

Il demeure donc acquis que le salaire de ces employés n'a pas été augmenté depuis vingt-cinq ans. Vu que le gouvernement a tout dernièrement établi une pratique qui doublera leur tâche, ils ont donc un double titre aux faveurs ministérielles : d'abord, eu égard au renchérissement des choses nécessaires à la vie, ensuite, eu égard au surcroît de travail que leur imposera l'abolition des péages.

Le gouvernement, je l'espère, s'occupera d'eux et je dois dire qu'on ne leur a pas rendu la simple justice à laquelle ils avaient le droit de s'attendre. Si nous devons pécher par excès de générosité, il vaut mieux que ce soit en faveur de ceux qui ne reçoivent que $300 ou $400 plutôt qu'en faveur des fonctionnaires qui touchent $1,500 ou $2,000. On nous dit que la vie coûte plus cher et on augmente les traitements de $5,000 ou $6,000 que reçoivent les juges. Je ne trouve pas à redire ; j'approuve l'augmentation du traitement des juges des cours de comté principalement ; mais, je désire avant tout que celui qui doit faire vivre une femme et des enfants avec $300 ou $400, reçoive un salaire plus élevé. Quant à nous montrer prodigues, que ce soit en faveur du pauvre diable pour qui $25 sont une fortune, plutôt qu'en faveur des fonctionnaires grassement rétribués.

Un éclusier du canal Welland reçoit $45 par mois. Multipliez cette somme par huit et vous verrez que son revenu annuel ne s'élève pas à $400, car il lui est impossible d'obtenir un emploi pendant l'hiver. Vu qu'il travaille pour le compte de l'Etat pendant l'été, on ne le prend pas en pitié et on emploie de préférence ceux qu'on peut engager pour l'année entière. Donc le revenu des éclusiers ne se compose que des $45 par mois qu'ils touchent pendant huit mois de l'année.

On dit parfois qu'il faut qu'un homme ne soit pas bon à grand'chose pour être employé public. Cela ne devrait pas être, et je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Il me semble que les fonctionnaires de l'Etat devraient constituer la fine fleur de la population et je déclare qu'on ne peut pas avoir de bons éclusiers à son service, si on ne leur donne que $45 par mois. Plusieurs d'entre eux sont familiarisés avec l'ouvrage et je crois qu'en toute justice on devrait les augmenter. Je veux bien qu'on se montre plus

sévère quant aux aptitudes et, si le gouvernement croit que quelques-uns de ces employés ne sont pas à la hauteur de leur tâche, il agirait sagement, selon moi, en les congédiant pour les remplacer par d'autres Mais tant qu'il les retient à son service, je crois qu'il est injuste de leur refuser une augmentation de salaire lorsqu'il élève les appointements de fonctionnaires qui touchent déjà des milliers de dollars. Le gouvernement devra d'abord augmenter les salaires de $400, plutôt que les traitements de $1,500 à $2,000. Ces employés ne sont pas les seuls intéressés ; tous les expéditeurs du pays tiennent à ce que le service des écluses et des ponts tournants soit bien fait. La négligence du préposé à l'un de ces ponts sur lesquels un chemin de fer traverse le canal, peut entraîner des pertes de vie nombreuses et des dommages incalculables, comme l'inattention des éclusiers peut causer l'inondation des terrains environnants et occasionner de graves dégâts. Il ne faut pas perdre de vue, non plus, que ces employés travaillent douze heures par jour, du soir au matin, ou du matin au soir, en se relayant, et que leur salaire est insuffisant eu égard au travail qu'ils ont à accomplir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les employés du canal Welland ont eu la chance de recevoir une augmentation avant les autres. Mon honorable ami doit se tromper quand il déclare qu'ils n'ont pas reçu d'augmentations depuis 25 ans. Si je ne me trompe, on s'est plaint que les éclusiers des autres canaux étaient plus faiblement rétribués que ceux du canal Welland, et il a fallu les mettre sur le même pied.

M. LANCASTER : Le salaire des éclusiers du canal Welland n'a pas été augmenté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils touchaient déjà un traitement plus élevé et il a fallu augmenter le salaire des autres pour les mettre sur le même pied. Toutefois, on n'a pas encore attiré mon attention sur cette question depuis que j'ai pris la direction du ministère, et je suis d'accord avec ceux qui affirment qu'il faut s'occuper en premier lieu des ouvriers les moins rétribués. Nous rendons leur travail moins pénible par l'emploi de l'électricité, mais cela ne fait rien ; il faut tenir compte du temps qu'ils consacrent au service de l'Etat et leur travail mérite une légitime rémunération.

M. REID (Grenville) : Le ministre dit que l'augmentation du coût des réparations faites aux canaux est très minime. Je lui ferai observer que, l'an dernier, les réparations au canal de Morrisburg que je connais peu se sont élevées à $13,700 et que le total des appointements du personnel se chiffrait par $14,403, soit près de $28,000 en tout. A l'avènement du parti libéral, les réparations ne coûtaient qu'environ $8,000 et les appointements, près de $7,000 ; total $15,000. Donc, la dépense a presque doublé. Il n'y a pas de raison pour que les réparations coûtent une fois plus cher. Depuis trois ou quatre ans, ces canaux ont été confiés à des entrepreneurs qui les ont mis en bon état, il n'y avait pas lieu d'ajouter douze hommes à l'équipe chargée des réparations. Je tiens de source certaine que le comité local de chaque village a fait des instances auprès du gouvernement, si bien qu'en fin de compte le gouvernement a employé tous ces protégés aux réparations et il a aussi employé plus d'éclusiers qu'il n'était nécessaire. Ainsi, pour l'écluse qui se trouve à la tête du canal des Galops, il y a un surveillant ainsi qu'un maître-éclusier, ce qui est trop. Voilà une des raisons de l'augmentation du nombre des ouvriers employés aux réparations, et je crois que le ministre intérimaire constatera que le personnel des autres canaux a aussi été sensiblement augmenté, car j'ai entendu les mêmes plaintes à leur sujet. Il verra aussi que le gouvernement montre beaucoup de sollicitude pour ses amis dans la distribution de ses faveurs.

Je n'y vois pas de mal, si ce n'est que le gouvernement reçoit ces fournitures des comtés voisins, tandis que ce canal traverse mon propre district électoral. Cela ne me semble pas juste quand il y a une demande de soumissions publiques. Il paie aussi des prix très élevés quand il s'adresse à ses amis. Ainsi, il donne $25 par mille pieds pour des poutres de pin blanc de 16 pieds de longueur et $26 par mille pieds, pour des planches du même bois.

M. BENNETT : Y compris les nœuds.

M. REID : Oui, les nœuds compris. Ces prix ont été payés à la " Alexandria Wood Exporting Co. " et, si la rumeur dit vrai, c'est l'honorable représentant de Glengarry (M. Schell) qui est l'âme de cette compagnie.

M. SCHELL : La rumeur est mensongère.

M. REID (Grenville) : Je vois que cette compagnie a touché une grosse somme pour les fournitures du canal Cornwall et qu'elle a reçu $813.18 pour les fournitures du canal Williamsburg. M. Cameron, d'Iroquois, a retiré $602.47. Il demeure près du canal et je n'hésite pas à dire qu'il aurait pu fournir tous ces matériaux. Néanmoins, M. Stewart, le surintendant, venait du comté de Glengarry et je ne doute aucunement que le représentant de ce comté (M. Schell) l'avait chaudement recommandé et il a rendu le bien pour——

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mal.

M. REID (Grenville) : Oui, probablement ; le bien pour le mal. Ces dépenses ont sensiblement augmenté, et si le ministre intérimaire ne prend pas des mesures pour enrayer cette augmentation, j'ignore où elle s'arrêtera. Je voudrais savoir si ces dépenses grossiront d'année en année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je peux dire c'est qu'il nous faudra

fournir tout ce qui sera nécessaire à l'entretien du canal. De ce qu'un entrepreneur a exigé un certain prix du bois, il ne s'ensuit pas que ce prix était trop élevé ni que ce bois n'était pas nécessaire.

L'honorable député m'a fourni le moyen de contredire le représentant de Lincoln et Niagara, qui prétendait que les employés du canal travaillaient trop fort. Mon honorable ami dit, au contraire, qu'il y a trop d'ouvriers pour le travail qu'il y a à faire.

M. LANCASTER : Je parlais du canal Welland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les paroles du représentant de Leeds et Grenville s'appliquaient à tous les canaux.

M. LANCASTER : C'est qu'il ignore combien ses voisins travaillent sur le canal Welland.

M. REID (Grenville) : J'ai parlé exclusivement des canaux de Cornwall et de Williamsburg, les seuls que je connaisse un peu. Le nombre des employés du canal de Williamsburg est aujourd'hui à peu près le double de ce qu'il était il y a six ans ; mais le travail à faire est toujours le même. Le canal est en excellent état de réparation et il n'y a pas lieu de doubler le nombre des employés.

J'appellerai aussi l'attention du ministre sur le fait qu'un grand nombre de ceux qui ont été employés à la construction continuent à toucher leur salaire, bien que les travaux tirent à leur fin et qu'on pourrait se dispenser de leurs services. Ceci ne se rapporte pas aux ingénieurs qui ont à clore leurs comptes. Les seuls employés vraiment nécessaires sont les ingénieurs et leurs aides. Retiendra-t-on indéfiniment les services des autres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je m'aperçois qu'il y a des employés inutiles sur le canal, il va sans dire qu'ils seront congédiés.

M. REID (Grenville) : Ils ne seront pas congédiés, si le ministre n'intervient pas. Car la plupart sont membres du comité libéral de l'endroit ; c'est à la demande de ce comité qu'ils ont été nommés et qu'ils seront congédiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en cela que mon honorable ami fait erreur.

M. REID (Grenville) : Je connais un comité libéral composé d'environ six membres, dont cinq sont à l'emploi du gouvernement. Ils se nomment eux-mêmes à chaque occasion et ils touchent encore leur salaire sans rien faire du tout. Les travaux sont virtuellement terminés. Dans le village de Curran, où ils ont été exécutés, des ouvriers sont-ils encore nécessaires ? Il n'y a plus qu'un dragueur à cet endroit et, cependant, on ne congédie personne. Ceci ne s'applique pas aux ingénieurs. Je crois qu'il en faut deux ou trois pour clore les comptes.

M. SCHELL : Le représentant de Leeds et Grenville a été assez bon pour traîner mon nom dans ce débat, sans aucune justification. Il supposait, a-t-il dit, que j'avais recommandé de nommer le surintendant actuel à la position qu'il occupe. Il n'en est rien. Le surintendant a été nommé avant que j'en aie eu connaissance. L'honorable député a ajouté qu'on lui avait appris que j'étais l'âme de la " Wood Export Co." d'Alexandria. Eh bien, je possède mille trois cent dollars d'actions de cette compagnie, dont le capital libéré est de $18,000. Par conséquent, il n'y a pas lieu de croire que je suis l'âme de cette compagnie. Si l'honorable député ne s'occupait que de la besogne de la Chambre, sans chercher à jeter du louche sur ma conduite, sa réputation aurait tout à y gagner et il prouverait qu'il comprend la responsabilité qui lui incombe à titre de membre du parlement. S'il blâme les prix que la compagnie a exigés, il est parfaitement libre d'exposer ses objections et de les prouver. Il est loin de me nuire ou de se faire valoir, en cherchant à jeter du louche sur ma conduite et en répandant des bruits qui n'ont aucun fondement, ce dont il aurait pu facilement se convaincre.

M. REID (Grenville) : Je suis bien aise d'apprendre que le représentant de Glengarry désavoue la nomination du surintendant du canal de Williamsburg.

M. SCHELL : Je ne l'ai pas désavouée.

M. REID (Grenville) : Des navigateurs m'ont appris que le surintendant habitait un petit village reculé du comté de Glengarry et qu'ils ne croyaient pas qu'il eût jamais vu un canal auparavant. Il n'a certainement pas les aptitudes nécessaires pour remplir cet emploi et je suis bien aise que l'honorable député désavoue sa nomination et reconnaisse, par là, que le surintendant n'est pas à la hauteur de la tâche qu'on lui a confiée.

M. SCHELL : L'honorable député me permet-il de m'expliquer ? Je n'ai pas désavoué la nomination du surintendant et je n'ai pas dit qu'il manquait des aptitudes requises, ni rien de tel. J'ai seulement déclaré ne l'avoir pas recommandé pour remplir cette position.

M. REID (Grenville) : Puisque l'honorable député (M. Schell) déclare qu'il n'a pas trempé dans cette nomination, il rejette toute la responsabilité et admet pour ainsi dire qu'il n'aurait pas voulu recommander le surintendant.

M. SCHELL : Je n'admets rien de semblable.

M. REID (Grenville) : On m'a fait observer que cette compagnie fournissait des matériaux le long du canal, et on m'a dit que l'honorable député (M. Schell) possédait de grands intérêts dans cette compagnie.

Je tiens ces renseignements de certains amis du gouvernement qu'il croient qu'il n'est pas juste que ceux qui demeurent près du canal et cherchent à gagner honnêtement leur vie, en soient empêchés par un membre du parlement, qui se serait servi de son influence pour vendre des fournitures prises dans un comté éloigné du canal, à des prix plus élevés que les riverains n'auraient exigés. Leurs plaintes sont justifiées jusqu'à un certain point, par les aveux du représentant de Glengarry. Celui-ci déclare que le capital de sa compagnie est de $18,000 et qu'il possède $1,300——

M. SCHELL : Ce n'est pas ma compagnie.

M. REID (Grenville): Cependant, l'honorable député possède des intérêts dans cette compagnie. Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux pour lui de ne pas se servir de son influence au détriment de mes commettants. Je crois qu'il y a dans le district électoral que j'ai l'honneur de représenter, des partisans du gouvernement en état de fournir à celui-ci tout ce dont il peut avoir besoin, sans exiger des prix plus élevés que ceux de la Wood Export Co., d'Alexandria.

Mon but principal était d'appeler l'attention sur l'augmentation des dépenses. Elle peut être minime, cette année ; néanmoins, si le ministre compare les dépenses actuelles à ce qui était dépensé en 1895 ou 1896, il constatera que l'augmentation est considérable. Maintenant que cela lui a été signalé, le ministre doit pouvoir réduire les dépenses à un montant raisonnable.

M. BENNETT : Quand espère-t-on que la nouvelle écluse de Peterborough sera prête à fonctionner ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans environ six semaines, me dit-on.

M. REID (Grenville) : Quelle est la nécessité d'un surintendant et d'un surveillant sur le canal de Williamsburg ? Autrefois, il n'y avait qu'un seul employé et il n'y a pas de travail pour deux. Le ministre doit se rappeler que le Dr Hickey, ancien député, était surintendant du canal de Williamsburg, qu'il a été congédié et remplacé par M. Stewart. Il y a, de plus, un surveillant qui touche $1,200 par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends que M. Rubidge ne remplit pas uniquement les fonctions d'ingénieur mais qu'il exerce aussi une certaine surveillance. Cependant il a fallu lui nommer un assistant. C'est mon prédécesseur qui a nommé le surveillant et j'imagine qu'il avait de bonnes raisons. Je ne crois pas qu'il en soit autrement.

M. REID (Grenville) : Avant l'avènement du gouvernement du jour, le Dr Hickey était le surintendant ; il y en avait un autre sur le canal Cornwall. Le gouvernement, résolu à diminuer les dépenses, a congédié ces employés et a mis tout le canal sous les soins de M. Rubidge à titre d'ingénieur en chef. Quelques mois plus tard, il décida de nommer de nouveau des surintendants, et M. Stewart fut choisi pour le canal de Williamsburg et M. Lally, pour le canal Cornwall. M. Stewart est assisté d'un surveillant qui retire à peu près $1,200. Voilà qui explique l'augmentation des dépenses. Quelle est la nécessité d'un surveillant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ai déjà dit. Cet employé remplit une partie des fonctions de M. Rubidge qui est l'ingénieur des travaux. On lui a confié la surveillance générale du canal.

M. REID (Grenville) : M. Stewart remplit les fonctions de surintendant de ces canaux. Il ne se mêle pas des travaux de M. Rubidge.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Stewart remplit les attributions d'un surintendant général. Il a sous ses ordres deux surveillants dont chacun est chargé d'un district.

M. REID (Grenville) : Le ministre sait-il ce que faisait M. Stewart avant d'avoir été nommé surintendant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. SCHELL : Il était à l'emploi du Canadien du Pacifique, à Montréal.

M. REID (Grenville) : Quelles étaient ses fonctions ?

M. SCHELL : Je l'ignore.

M. REID (Grenville) : Je crois qu'il a été instituteur et que, lors de sa nomination, il était commis dans les bureaux du Canadien du Pacifique, à Montréal. Les navigateurs désirent vivement qu'on nomme un surintendant capable de s'acquitter de ses fonctions. Si le ministre pouvait entendre ce que disent des libéraux demeurant le long du canal et des navigateurs, il n'hésiterait pas à nommer à ce poste quelqu'un qui serait en état de le remplir.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai peu de confiance dans les libéraux qui vont porter leurs plaintes à l'honorable député (M. Reid, Grenville).

M. REID (Grenville) : Ce sont des membres des comités libéraux de certaines villes situées entre Cornwall et Kingston.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils devraient fréquenter une meilleure compagnie.

Supplément d'appointements à des employés permanents du service public, et rémunération à toutes autres personnes pour services rendus au sujet des navires passant par les canaux du Canada, de minuit le samedi à minuit le dimanche, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $14,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le crédit ordinaire.

M. REID (Grenville) : Est-ce un supplément destiné aux éclusieurs et aux autres ouvriers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Ils reçoivent un supplément, quand ils travaillent le dimanche.

M. CLANCY : Est-ce la somme dépensée chaque année, ou à peu près ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas le chiffre de la dépense du dernier exercice. C'est le crédit demandé chaque année.

M. REID (Grenville) : Maintenant que les péages sur les canaux sont abolis, a-t-on encore besoin d'un percepteur à la tête du canal de Cardinal ? Il n'a pas de péages à collecter.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'abolition des péages n'est qu'un essai, comme on l'a dit dans le temps. Et on a jugé à propos de retenir les percepteurs, qui doivent tenir des comptes comme d'habitude afin que nous sachions quel aurait été le montant des recettes. Cependant, l'accroissement du commerce a été si considérable, qu'il y aura probablement lieu de continuer à tenir la même ligne de conduite.

M. REID (Grenville) : Remplissent-ils les mêmes fonctions qu'avant l'abolition des péages ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils tiennent leurs comptes de la même manière.

M. MONK : A quoi bon un percepteur, s'il n'y a rien à retirer ? Est-ce que quelque autre employé des écluses ne pourrait pas tout aussi bien faire un relevé des vaisseaux qui descendent ou remontent le canal ? Les fonctions d'un percepteur sont de retirer des sommes d'argent ; s'il ne s'agit que de compter les vaisseaux, ce soin ne pourrait-il pas être confié au maître-éclusier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctions d'un percepteur, ne sont pas exclusivement de retirer des sommes d'argent ; ce n'est là qu'une partie de ses attributions. Le percepteur est aussi comptable, et il se peut qu'un autre employé, très habile à remplir certains devoirs, ne soit pas un comptable. Néanmoins, aucune décision n'a été prirse.

M. MONK : Je crois que le gouvernement décidera de rendre les canaux absolument libres. Le seul devoir d'un percepteur est de retirer les péages et d'en rendre compte au fonctionnaire de l'Etat qui passe de temps à autre et examine ses livres. Voilà ce que font les percepteurs sur les canaux de Lachine et de Sainte-Anne et sur tous les autres. Dès que les péages sont abolis, à quoi bon retenir les services d'un percepteur ? Cela est inutile, et si vous le gardez, c'est parce que vous ne voulez pas le congédier.

M. REID (Grenville) : A Cardinal, on voit passer tous les bateaux à vapeur qui se dirigent vers Montréal. De plus, il y a aussi un percepteur à Cornwall et un autre à Lachine ; ce dernier devra suffire. Le percepteur de Cardinal ne fait que délivrer un laisser-passer que retire celui de Montréal. Il me semble que c'est une dépense inutile que de retenir les services de ce percepteur. Le maître-éclusier pourrait faire un relevé des rares bateaux qui desservent le commerce local. Je voudrais savoir si c'est l'intention du gouvernement de ne pas abolir cet emploi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément, nous jugeons à propos de retenir ces percepteurs pour recueillir des données statistiques. Les éclusiers pourraient parfois se charger de ce soin ; mais, ils ne le peuvent pas toujours. Je ne puis pas dire ce que nous ferons à l'avenir. Cette question sera mise à l'étude par moi, ou par celui qui sera à la tête du ministère.

M. MONK : Ce crédit n'est pas élevé, mais il semble étrange de maintenir des percepteurs, après que les péages ont été enlevés. C'est probablement parce que le gouvernement ne veut pas abolir cet emploi. S'il s'agit de recueillir des données statistiques, le maître-éclusier peut parfaitement bien se charger de ce soin. J'apprendrai au ministre qu'il n'y en a pas un seul qui ne soit pas en état de recueillir ces renseignements et pas un seul, je crois, qui ne les recueille pas présentement. Si on retient les services des percepteurs c'est parce que ceux qui remplissaient ces fonctions en 1896 ont été renvoyés sans cause et qu'ils ont été remplacés par des partisans politiques que le gouvernement ne veut pas congédier, bien qu'il ait aboli les péages. C'est ainsi que le pays doit payer les appointements de gens qui n'ont rien à faire.

M. REID (Grenville) : Dans le cas qui nous occupe le percepteur de Cardinal demeure à un mille et demi du canal ; c'est le maître-éclusier qui recueille ces statistiques pour lui. Vous payez des appointements à un percepteur qui n'a rien à faire, surtout à cet endroit où les vaisseaux passent sans arrêter.

M. COCHRANE : Les péages sont-ils abolis sur le canal Murray?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils le sont sur tous les canaux.

M. COCHRANE : Alors, j'imagine qu'il y a aussi un percepteur sur ce canal?

M. CLANCY : Il me semble que l'explication fournie par le ministre n'est pas satisfaisante. Nous avons lieu de croire qu'il s'est tracé une ligne de conduite. J'ignore s'il doit continuer à cumuler les fonctions de ministre des Finances et de ministre des Chemins de fer et Canaux. Il est difficile

de prévoir quand le gouvernement aura assez de courage pour nommer un ministre des Chemins de fer. Le bruit court que le ministre des Finances est à la veille de se démettre des fonctions qu'il remplit depuis quelques années, pour devenir ministre des Chemins de fer. S'il doit continuer à remplir les fonctions de son ancien collègue, a-t-il décidé ce qu'il ferait au sujet de ces percepteurs? Je n'approuve pas qu'on renvoie un fonctionnaire lorsque ses services sont nécessaires. Même s'il n'est pas occupé tout le temps, je ne crois pas qu'il soit légitime de le priver de son gagne-pain. Cependant, voici un employé qui semble complètement inutile, à en juger par la discussion qui vient d'avoir lieu. Le ministre mettra peut-être le comité dans ses secrets.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois avouer que je ne me suis pas arrêté à examiner cette question. J'ai adopté la ligne de conduite que mon prédécesseur avait tracée, supposant qu'il avait eu raison de le faire. Si on découvre que les fonctionnaires n'ont rien à faire et continuent à toucher leurs appointements, je me ferai un devoir d'aller aux informations.

M. REID (Grenville) : Je crois que le ministre trouvera matière à enquête dans le cas que je lui ai signalé relativement au canal de Williamsburg.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous verrons.

M. MONK : Le ministre dit-il que nous continuerons à payer toute l'année durant, des percepteurs sur ces canaux, alors qu'il n'ignore pas que ceux-ci n'auront rien à faire ? Bien que le ministre des Finances soit à la veille de changer de portefeuille, comme l'a laissé entendre le représentant de Bothwell, il me semble qu'il doit s'intéresser davantage à la bonne administration du ministère qui lui est aujourd'hui confié, et qu'il devrait s'efforcer de justifier le paiement des appointements des percepteurs après que les péages ont été abolis. Le ministre dit que ces fonctionnaires sont chargés de recueillir des donnés statistiques, bien qu'il sache parfaitement que ces relevés sont préparés sans le concours des percepteurs. Nous n'avons pas besoin d'eux pour savoir exactement quelles marchandises passent par les canaux, attendu que ces renseignements sont recuillis par d'autres employés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans vouloir dire ce que nous ferons à l'avenir, j'ai déclaré que nous avons cru sage de retenir ces employés et de leur confier le soin d'obtenir des données statistiques. Je veux bien examiner si ce travail peut être fait sans l'aide des percepteurs ; néanmoins, nous ne jugeons pas à propos dans le moment de nous dispenser de leurs services sans aller aux informations.

M. MONK : De quelles données statistiques s'agit-il?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils tiennent les comptes de la même manière que s'ils percevaient encore les péages ; ils font le relevé des vaisseaux qui passent par les canaux et des droits qu'ils auraient à payer, de sorte qu'à la fin de l'année, nous saurons quelle somme aurait été retirée et ce que vaut la concession que nous avons faite.

M. COCHRANE : Les vaisseaux doivent s'arrêter et faire rapport à ces fonctionnaires tout comme s'ils percevaient encore les péages?

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien n'est changé. Les choses se passent encore comme si les droits étaient perçus.

M. TAYLOR : Que dites-vous du percepteur de Cardinal qui demeure à deux milles du canal et qui ne s'y rend jamais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avoue n'avoir pas d'explication à donner. Cette plainte devra faire le sujet d'une enquête.

M. TAYLOR : Le représentant du comté dit que le percepteur ne se rend jamais au canal. C'est près de là que se trouve son bureau où il se rend de temps à autre pour toucher ses appointements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra aller aux informations.

M. MONK : Je demanderai au ministre si les percepteurs ont présenté des rapports depuis que les péages ont été abolis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ils font leurs rapports comme d'ordinaire.

M. REID (Grenville : Vu que le ministre doit fournir certains renseignements avant que le budget supplémentaire soit adopté, est-ce que ce serait trop lui demander que de vouloir déposer sur le bureau de la Chambre un état indiquant le montant des péages que le percepteur de Cardinal aurait retirés du premier mai au premier octobre de cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai quels rapports a faits ce percepteur et je me ferai un plaisir de les déposer, s'il y en a.

M. REID (Grenville) : S'il continue de fournir des rapports comme par le passé, il ne peut y avoir de difficulté à ce sujet. Ces rapports sont expédiés chaque jour au ministère, et ce dernier peut dire jusqu'à hier soir le montant qu'il devait avoir perçu. Un des commis pourrait fournir ce renseignement après cinq minutes de travail.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prévois aucune difficulté sur ce point, et je vais essayer de me procurer ces rapports.

M. MONK : L'honorable ministre pourrait-il déposer également sur le bureau de la Chambre les rapports des percepteurs de

Sainte-Anne et de Lachine, afin que l'on puisse voir à quoi se résume le travail de ces fonctionnaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Appointements et dépenses imprévues, bureaux de perceptions, $28,546,40.

M. CLANCY : Je remarque que l'on accorde une augmentation à ces percepteurs qui ne font absolument rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une augmentation de $464.

M. CLANCY : L'augmentation n'est pas très considérable, mais ce n'est pas tant la somme que le principe en jeu qui est important.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette augmentation est divisée comme suit : canal de Williamsburg, $238 ; Soulanges, $550 ; Lachine, $100 ; Chambly, $5 ; Sainte-Anne, $1 ; soit une augmentation de $494, moins une diminution de $3, représentant une augmentation totale de $464.

M. MONK : Ce montant de $35,683 est-il payé pour les appointements des percepteurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour couvrir les appointements et les dépenses imprévues.

M. MONK : Concernant les bureaux de ces percepteurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. MONK : Je crois que l'honorable ministre a mentionné qu'il y avait une augmentation dans les appointements du percepteur à Sainte-Anne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. L'item concernant les appointements et les dépenses imprévues indique une augmentation de un dollar. Le montant demandé est donc de un dollar plus élevé que celui de l'année dernière.

M. MONK : Les appointements des percepteurs ne sont-ils pas augmentés dans certains cas cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que les appointements de certains employés du bureau de Montréal peuvent avoir été augmentés.

M. MONK : J'espère bien que l'on n'augmentera pas les appointements des percepteurs, là où il n'y a rien à percevoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bureau de Montréal compte plusieurs employés et il faut que les appointements de quelques-uns de ces employés aient été augmentés. Ces fonctionnaires s'occupent de recueillir des statistiques.

M. MONK : Doit-on augmenter les appointements du percepteur à Sainte-Anne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas. L'augmentation de ce chef n'est que de un dollar, et je suis bien convaincu que ce n'est pas le percepteur qui la reçoit.

M. MONK : A-t-on augmenté les appointements du percepteur de Lachine ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une augmentation dans les appointements et les dépenses imprévues de cent dollars, mais l'on ne m'a pas dit si cette augmentation était dans les appointements ou les dépenses, il faudra que je m'en assure.

M. REID (Grenville) : Que veut dire cette augmentation de $238 pour le canal de Williamsburg ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis dire quelle partie de ce montant est destiné aux appointements et quelle partie aux dépenses imprévues.

M. REID (Grenville) : Dans ce cas, l'item devra être laissé en suspens jusqu'à ce que l'on nous ait fourni les renseignements demandés, car je considère que les appointements ne devraient pas être augmentés dans les circonstances actuelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il y ait quelque augmentation dans les appointements, mais je vais m'en informer.

M. REID (Grenville) : L'année dernière, le percepteur recevait $700, plus 345 heures de travail le dimanche, à 20 cents de l'heure, total, $69, loyer, $53.87 ; frais de port et de messageries, $9.84 ; location de voiture, $169.75 ; je ne comprends pas comment il peut avoir travaillé 345 heures le dimanche. Ce canal est fermé le dimanche de 7 heures a.m. à 9 heures du soir. Il me paraît impossible qu'il puisse avoir travaillé durant un si grand nombre d'heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la fin de la saison les canaux sont ouverts le dimanche au trafic pendant toute la journée du dimanche.

M. REID (Grenville) : Cela laisserait entendre qu'il a travaillé tous les dimanches durant toute la saison. Ces voitures servaient-elles à le transporter du village à son bureau qui est situé à environ un mille et demi de distance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il lui est accordé un dollar par jour pour location de voiture.

M. REID (Grenville) : Et, à part cela, il reçoit $5 par mois pour le loyer de sa propre maison dans le village.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans certains cas, les employés des canaux sont logés, et il se peut qu'on lui ait accordé un certain montant représentant ce loyer.

M. CLANCY : Ceci me paraît bien extraordinaire. Pourquoi lui accorderait-on un loyer pour sa propre maison ?

M. REID (Grenville) : Ce loyer n'avait jamais été accordé avant que cet employé fût nommé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si un loyer quelconque doit être accordé, je ne crois pas que $5 par mois soit un montant exorbitant.

M. TAYLOR : A-t-il la permission de continuer à pratiquer comme médecin, et ces voitures qu'il loue servent-elles à le transporter chez ses patients ou au canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre me dit qu'il est entendu que ses fonctionnaires doivent donner tout leur temps au service public.

M. LANCASTER : Le loyer n'est-il pas accordé sur le principe qu'un fonctionnaire doit être là où se trouve son ouvrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est probablement là l'origine de ce système.

M. REID (Grenville) : Durant trente ans le percepteur précédent recevait de maigres appointements, et comme le gouvernement ne pouvait accordr une augmentation à son successeur, il a résolu la difficulté en lui accordant tous ces frais additionnels, qui portent le chiffre de ses appointements à plus de $1,000. Je ne veux pas parler de ce cas en particulier. Il en existe d'autres du même genre. Il y a encore des personnes qui sont employées aux travaux de construction virtuellement terminés et si l'honorable ministre veut se donner la peine de prendre des renseignements, il verra que l'augmentation est due à l'emploi de gens que l'on a forcé le gouvernement de prendre à son service.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais prendre des renseignements sur toutes ces questions.

M. CLANCY : Il semble y avoir quelque chose d'extraordinaire dans toute cette affaire. Voici un employé qui agit comme percepteur et qui est libre, à part cela, de continuer l'exercice de sa profession de médecin. Les taux de péages sur les canaux ont été abolis depuis la nomination de cet employé, et il n'a plus rien à faire en cette qualité de percepteur. On lui paie un loyer pour sa propre maison, et, chose encore plus extraordinaire, il reçoit un dollar par jour pour location de voitures. Ces voitures lui servent-elles à aller visiter ses patients, ou bien à aller percevoir des taux de péage là où il n'en existe plus ? Le ministre des Chemins de fer suppléant ferait mieux de laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il soit en mesure de nous fournir le renseignement demandé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons fournir le renseignement demandé par l'honorable député, mais il n'existe aucune raison pour laisser l'item en suspens.

M. CLANCY : Une fois l'item voté, il sera trop tard. Je crois qu'il vaudrait mieux retrancher ce crédit et le ministre des Chemins de fer per interim en arrivera peut-être à cette conclusion. Je ne crois pas qu'il soit disposé à essayer de justifier un cas de cette nature ; je suis convaincu qu'il ne le fera pas et il serait préférable pour lui de laisser l'item en suspens.

M. TAYLOR : D'après le rapport de l'auditeur général, cet employé réclame $69 pour 345 heures d'ouvrage le dimanche, à 20 cents de l'heure. Durant la saison de navigation, qui compte environ sept mois, les canaux sont ouverts le dimanche de 12 à 7 et de 9 à 12, soit 10 heures par jour. Dix heures par jour pour trente dimanches représentent un total de 300 heures de travail Or, il en réclame 345, et, cependant, aucun vaisseau ne peut avoir traversé ce canal le dimanche dans la nuit ou toute autre nuit. Il n'y avait donc aucune nécessité de faire ce travail de nuit. Je crois que le ministre devrait laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il ait découvert comment il se fait que ce fonctionnaire réclame le prix de 345 heures d'ouvrage, lorsqu'il n'en a pas fait une seule. Pourquoi se serait-il rendu à cet endroit et y aurait-il demeuré de 7 heures du soir à minuit, dans le simple but de retirer ses appointements, alors que les navires ne peuvent approcher de ce canal ou en soritr autrement que durant le jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je constatais que l'un des fonctionnaires de ce canal s'est rendu coupable de quelque illégalité, cela ne serait pas suffisant pour empêcher les autres d'être payés. Je vais voir à ce qu'une enquête soit faite à ce sujet.

M. REID (Grenville): Est-il question, dans l'arrêté ministériel nommant ce fonctionnaire, qu'il recevra un certain montant par mois pour loyer de maison ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore.

M. REID (Grenville) : Avait-il droit à ce loyer s'il n'en est pas question dans l'arrêté ministériel qui le nomme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, à moins que le ministre le lui ait accordé. Je ne puis dire d'une manière certaine s'il a été nommé par arrêté ministériel, mais il ne serait pas extraordinaire de la part d'un ministre de permettre au département de payer le loyer de la maison d'un fonctionnaire ; je parle du principe et non sur le mérite de la cause.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre va-t-il laisser cet item en suspens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas. C'est le dernier item des crédits, et j'aimerais qu'il fût voté.

M. TAYLOR : Il y aura un crédit du même genre dans les estimations supplémentaires et l'honorable ministre consentira peut-être à fournir le renseignement demandé, et à indiquer le nombre d'heures de travail que cet employé a passées sur le canal le dimanche.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je fournirai à l'honorable député tous les renseignements que nous possédons.

M. REID : Nous nous sommes montrés aussi conciliants que possible à l'égard de l'honorable ministre et je crois qu'il ferait mieux de retirer les deux item laissés en suspens, afin de finir le tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison, je n'ai pas à me plaindre de la critique qui vient d'avoir lieu, mais en supposant que certains employés ont reçu $10 ou $100 de plus que ce qu'ils avaient droit, cela n'est pas une raison suffisante pour empêcher les autres employés d'être payés.

M. REID : L'honorable ministre n'a pas compris mon objection. J'ai dit que, comme nous nous étions montrés conciliants dans la critique de ses crédits, il ferait aussi bien de laisser ces deux item de côté, afin d'en finir avec ces crédits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme je serai obligé de fournir quand même à l'honorable député le renseignement demandé, je crois qu'il vaut mieux ne pas les laisser de côté.

Certaines résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT--AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. MONK : Avant que cette motion soit adoptée, l'honorable ministre voudrait-il me dire ce que nous ferons demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les progrès ont été si satisfaisants depuis une couple de jours que l'ordre du jour est passablement nettoyé. Il y a encore plusieurs bills sur l'ordre du jour qui ne sont pas encore imprimés, et que nous ne sommes pas encore en état de discuter, mais, autant que possible, nous allons procéder à la discussion des bills qui sont prêts et soumis à la Chambre.

M. TAYLOR : Allons-nous prendre l'amendement à l'acte de l'audition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas demain, nous allons en remettre la discussion jusqu'aux premiers jours de la semaine prochaine. Si personne n'y a d'objection, après avoir passé de ces bills, nous passerons à la discussion des crédits supplémentaires, bien qu'ils n'aient été déposés qu'aujourd'hui sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10 heures 35.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 2 octobre 1903.

M. l'Orateur ouvre la séance à midi.

MORT DE HENRY CARGILL, DEPUTE.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, le très pénible devoir m'incombe de dire quelques mots du triste événement survenu hier soir, qui nous prive aujourd'hui d'un de nos collègues les plus estimés. Le parti conservateur pouvait à bon droit s'estimer heureux de compter dans ses rangs un homme comme M. Henry Cargill, car il était , dans l'acception la plus large du terme, un homme de bien—il fut le modèle du bon citoyen, du bon père, du bon époux, de l'ami fidèle et plein de générosité. Pendant les longues années qu'il a passées avec nous dans cette Chambre, il avait su se faire aimer non seulement de ses amis politiques, mais encore de ceux qui ne partageaient pas ses opinions politiques. M. Cargill ne fut pas seulement un bon citoyen ; les rapports suivis que nous avons eus avec lui nous avaient mis à même d'apprécier l'habileté exceptionnelle dont il faisait preuve dans la carrière qu'il suivait avec un succès si marqué. Sa disparition soudaine, survenue en d'aussi tristes circonstances, est bien de nature à nous rappeler—et la leçon est vieille comme le monde—à combien peu tiennent nos existences. Ceux dont la santé paraît toujours chancelante, qui semblent vivre constamment sous l'ombre de la mort, peuvent voir leurs jours se prolonger longtemps, tandis que d'autres dont la santé semble robuste peuvent disparaître soudainement. Les députés de la droite se joignent à leurs honorables amis de la gauche pour offrir leurs compliments de condoléances à la famille endeuillée de feu M. Cargill.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, au nom des membres de la gauche, je remercie de tout cœur le premier ministre des bonnes paroles qu'il vient de prononcer. Le dernier hommage que nous venons de rendre à notre très cher ami est bien de nature à nous rappeler la fragilité et l'incertitude de la vie humaine. Hier encore, Henry Cargill était au milieu de nous dans toute la force de l'âge mûr ; il portait la parole avec une vigueur inaccoutumée, et nul d'entre nous n'aurait pu supposer que nous serions appelés, quelques heures plus tard, à le reconduire à sa dernière demeure terrestre. A une session près, il a fait partie de cette Chambre sans interruption depuis 1887, et pendant tout ce

temps, je suis sûr que pas une de ses paroles, pas un de ses actes n'a pu manquer d'inspirer à chacun de ses collègues la plus grande confiance, le respect la plus profond. Son grand cœur n'était peut-être connu que de ses amis les plus intimes, mais ceux qui avaient le privilège de vivre dans son intimité savent combien d'actes de charité bienveillante il a accomplis qui ne sont jamais venus à la connaissance du public. Je suis convaincu que l'on peut dire de lui que jamais son âme n'éprouva d'amertume contre ses adversaires les plus fougueux. Il était trop grand de cœur pour cela. On l'écoutait avec un profond respect. Sa grande habileté, son solide bon sens, la largeur de vues qui l'a toujours caractérisé lui avaient conquis l'estime de tous les membres de cette Chambre. Je m'associe cordialement aux bonnes et généreuses paroles du premier ministre et m'empresse d'unir ma voix à la sienne pour offrir à la veuve et la famille éplorées de M. Cargill, dans cette heure d'affliction et d'épreuve, les sympathies et les condoléances les plus sincères de tous les membres de cette Chambre.

LES TROUBLES DU SAULT SAINTE-MARIE.

Le MINISTRE DE LA MILICE : M. l'Orateur, j'aimerais à signaler à l'attention de la Chambre un extrait du " Star " de Montréal. où l'on accuse le gouvernement de négligence par rapport à l'envoi de soldats au Sault Sainte-Marie, afin d'y assurer le maintien de l'ordre. Voici l'extrait en question :

> Les citoyens de toute classe sont fortement indignés du peu de cas que le gouvernement a fait des demandes réitérées qu'on lui a adressées afin de l'induire à envoyer les troupes pour protéger la ville, dès qu'il devint évident que la présence de la force armée était nécessaire. Si les troupes protègent aujourd'hui la ville, les autorités fédérales n'ont pas lieu de s'en attribuer le mérite ; en effet, elles n'ont encore aucunement favorisé l'envoi des troupes. Il est intéressant d'entendre le maire Plummer exposer la négligence dont le gouvernement a fait preuve à l'égard de la demande de secours militaire que la ville lui a adressée. Dès que l'attitude des ouvriers donna lieu de redouter du désordre, le maire s'empressa d'adresser aux autorités fédérales une dépêche leur demandant d'envoyer sans retard une cinquante d'hommes. On lui répondit en lui signalant une disposition de la loi qui l'autorisait à faire appel aux troupes à ses risques et périls.

Le cas est assez sérieux pour que j'en fasse mention de cette manière, car il ne s'agit pas ici d'une question de parti, et il est grandement à désirer que le public en général connaisse les dispositions de la loi et sache que le gouvernement ne mérite pas qu'on le taxe de négligence. On reconnaît dans cet extrait que la dépêche du maire du Sault Sainte-Marie n'est pas restée sans réponse. En réalité, nous avons reçu, le premier ministre et moi, des dépêches des représentants de la compagnie et du maire, et nous leur avons répondu en attirant leur attention sur les dispositions de l'acte de la Milice qui les autorise à réclamer et à s'assurer la protection de la milice. Il n'était pas possible de répondre autre chose. Cette réponse, nous n'avons pas tardé à la donner. Nous avons reçu d'autres dépêches, mais elles portaient toutes sur le même point. Voici les dispositions de l'acte que nous avons signalées à l'attention des autorités du Sault Sainte-Marie :

> 1. La milice active ou tout corps de cette milice peut-être appelé à l'activité, avec ses armes et munitions, pour prêter main-forte à l'autorité civile, lorsqu'une émeute, une violation de la paix publique ou toute autre éventualité de nature à nécessiter ce service, survient ou est appréhendée selon l'opinion des autorités civiles ci-après désignées, et que, dans l'un ou l'autre cas, il est vraisemblablement hors de leur pouvoir de la réprimer, ou de la prévenir, ou d'y faire face,—soit que cette émeute, violation de la paix publique ou autre éventualité survienne ou soit ainsi appréhendée dans ou hors les limites de la municipalité où ledit corps a été levé ou organisé ;
>
> 2. L'officier le plus élevé en grade de la milice active, présent dans une localité, doit appeler cette milice ou tout détachement de cette milice qu'il juge nécessaire, pour prévenir ou réprimer une émeute ou violation de la paix appréhendée ou déjà commencée, ou pour faire face à une éventualité comme susdit, lorsqu'il en aura été requis par écrit, soit par le président ou *custos* des sessions de la paix, soit par trois juges de paix, dont l'un peut-être le préfet, le maire ou autre chef de la municipalité ou du comté dans lequel cette émeute, violation de la paix ou autre éventualité est survenue ou est appréhendée comme susdit ; et il doit obéir aux instructions qui lui seront légalement données par tout juge de paix relativement à la suppression d'une émeute, ou violation de la paix alors survenue ou à l'appréhension du danger d'une émeute, violation de la paix ou autre éventualité, ou à sa répression en cas qu'elle survienne, ou à l'aide et assistance à prêter à l'autorité civile en cas d'émeute, violation de la paix ou autre éventualité.

Les autorités civiles ont agi sous l'empire de ces dispositions de la loi ; elles se sont adressées à l'officier le plus élevé en grade présent dans la localité, au colonel Elliot, qui a pris les mesures qu'il a jugées nécessaires pour faire face à la situation. Le gouvernement n'a pas droit d'intervenir. D'après la loi, les autorités civiles sont laissées à leur propre initiative, parce qu'elles sont censées connaître mieux que personne ce dont elles ont besoin, et savoir ce qu'il convient de faire. Le gouvernement n'a pas le droit d'intervenir ; du reste, il serait absurde qu'il en fût autrement. Supposons que l'on appréhende des émeutes en différents endroits, que la population se laisse alarmer par la seule crainte d'une émeute, devra-t-on envoyer des détachements de milice par tout le Canada ? Cela serait absolument absurde, et tel n'est pas l'esprit de la loi. Dans le cas présent, on s'est conformé à la lettre de la loi, le gouvernement a fait tout son devoir, et l'intérêt public exige, ce me semble, que cela soit bien compris une fois pour toutes.

M. CLARKE : La municipalité devra-t-elle supporter le coût du transport et de l'entretien de ces soldats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est une question de droit.

L'honorable M. HAGGART : Sous l'empire de l'Acte de la Milice, le gouvernement est certainement tenu de solder ces frais. Lorsque le maire a fait sa réquisition, l'officier le plus élevé en grade présent dans la localité appelle sous les armes non pas le nombre de soldats demandés par le maire, mais celui qu'il juge nécessaire. C'est lui qui est responsable de cela.

Le MINISTRE DE LA MILICE: Certainement.

L'honorable M. HAGGART : Comme c'est lui qui appelle sous les armes le nombre de soldats requis pour la suppression des désordres, il s'ensuit que les dépenses résultant de cet appel aux armes doit retomber entièrement sur les autorités militaires.

M. BORDEN (Halifax) : En réalité, la réquisition ne comporte pas nécessairement la mise en activité d'un nombre déterminé de soldats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : C'est l'officier le plus élevé en grade qui doit fixer le nombre de soldats qu'il devra appeler sous les armes. Le ministre voudrait-il nous donner lecture de cette partie de la loi qui confère ce droit à l'officier le plus élevé en grade, ainsi que des dispositions fixant le délai pendant lequel les services de la milice seront requis.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il n'est pas fixé de délai.

M. CLARKE : Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure pour assurer à ces pauvres ouvriers le paiement de leurs salaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable député, car il doit le savoir, qu'il n'est pas loisible au gouvernement de faire de démarches dans ce sens. Mais j'ai appris ce matin qu'un arrangement vient d'être conclu et, il me fait plaisir de le dire, que les ouvriers seront payés demain.

EXPLICATIONS PERSONNELLES—CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—PETITIONS DU COMTE DE BAGOT.

M. JOSEPH-EDMOND MARCIL (Bagot) : M. l'Orateur, avant que l'on aborde l'ordre du jour, je désire donner des explications personnelles. Avant d'entrer dans le vif de la question que je veux signaler à votre attention, je prierai la Chambre de se montrer indulgente à mon égard, attendu que je me propose de m'exprimer en anglais, ce que je ne saurais faire avec autant de facilité que dans ma langue maternelle.

Au cours de la semaine dernière on a présenté plusieurs pétitions venant de différentes parties du Canada et demandant que le bill (n° 235) relatif au chemin de fer Transcontinental National ne devienne pas loi sous prétexte qu'on manque de renseignements——

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député (M. Marcil, Bagot) qu'il sera proposé dans quelques instants que la Chambre se forme en comité des subsides, et que s'il n'entend pas terminer ses remarques par une motion, il lui sera loisible de s'exprimer librement lorsqu'on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides

M MARCIL (Bagot) : Je proposerai à la fin de mes remarques que la Chambre lève sa séance Je disais donc que les pétitions que l'on a présentées demandent que le bill relatif au transcontinental ne soit pas adopté maintenant On a présenté un grand nombre de ces pétitions ; il en est venu notamment du comité de Bagot, que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre. Il en a été déposé une que l'on dit venir de la paroisse de Saint-Théodore-d'Acton, dont je connais bien les habitants et où j'ai l'honneur d'être moi-même assez avantageusement connu. A lire cette pétition, en supposant qu'elle fût authentique, on serait porté à croire que certains électeurs du comté de Bagot s'opposent à la construction de ce chemin de fer transcontinental. La lecture de cette pétition venue de Saint-Théodore d'Acton et présentée par l'honorable député de Dorchester (M. Morin) m'a particulièrement étonné.

M. MORIN : Je n'ai pas fait cela, M. l'Orateur.

M. MARCIL (Bagot) : La pétition porte au dos la signature de mon honorable ami (M. Morin).

M. MORIN : Ce n'est pas moi qui ai inscrit les noms que l'on voit sur la pétition.

M. MARCIL (Bagot) : Je dis que c'est l'honorable député qui a présenté la pétition.

Connaissant les cultivateurs de Saint-Théodore d'Acton, j'ai été particulièrement surpris de lire sur la pétition les noms de MM. Damase Grégoire, Alexandre Vanasse, Ovide Themblay, Isidore Jodoin, Laurent Brodeur, Victor Laliberté, Alfred Benoit et Octave Picard. Comme la plupart des noms qui ornent la pétition m'ont paru avoir été inscrits par la même personne, j'ai cru bon de prier un de mes amis de vouloir bien s'enquérir si vraiment ces personnes avaient elles-mêmes signé ce document. Cet ami a eu si peu de temps à sa disposition qu'il n'a pu, m'a-t-il dit, aller voir tous les intéressés ; il s'est néanmoins rendu au village de Saint-Théodore d'Acton où il a pu voir quelques-unes des personnes dont les noms sont inscrits sur la pétition. Permettez,

M. l'Orateur, que je donne lecture d'une déclaration où se trouve consigné le résultat de l'enquête à laquelle s'est livré mon ami, M. Bordua, secrétaire de la ville d'Acton, dans la paroisse de Saint-Théodore d'Acton. Voici en quels termes est conçue cette déclaration :

Nous soussignés, électeurs parlementaires de la province de Québec, dans le comté de Bagot, certifions par les présentes que nous n'avons jamais apposé notre signature, ou permis à qui que ce soit d'inscrire notre nom, à une requête adressée au Sénat et à la Chambre des communes du Canada assemblées en parlement, protestant contre le projet maintenant soumis au parlement au sujet des moyens de transport. Nous déclarons approuver l'attitude du gouvernement de sir Wilfrid Laurier par rapport à ce projet. Nous avons pleine confiance dans son ministère et nous comptons que la construction de la ligne de chemin de fer projetée par le gouvernement, sera décrétée avant la prorogation du présent parlement. Et nous faisons, chacun, cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment sous l'empire de l'acte de la preuve en Canada, 1903, et avons signé.

DAMASE GREGOIRE,
sa
ALEXANDRE x VANASSE
marque
OVIDE TREMBLAY,
OCTAVE PICARD,
ISIDORE JODOIN, fils,
LAURENT BRODEUR,
sa
VICTOR x LALIBERTE
marque
PIERRE PETIT,
ALFRED BENOIT,
J. M. BORDUA,
Témoin.

M. l'Orateur, l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) a déjà signalé cette affaire à votre attention et je l'en remercie. Je vois dans les Débats du 30 septembre que vous avez prononcé les paroles suivantes en réponse à mon honorable ami (M. Talbot) :

M. l'ORATEUR : Il serait certainement irrégulier que les signatures dont sont revêtues des pétitions présentées à la Chambre eussent été inscrites par la même personne. Les pétitions devraient être signées par les personnes dont les noms sont censés y être apposés. La règle 84 dit à ce propos :

Les pétitions à la Chambre sont présentées par un membre, de son siège, et il est responsable à la Chambre de tout ce qu'elles peuvent contenir d'inconvenant ou hors de propos.

Lorsqu'un député présente une pétition, il est donc responsable de tout ce qu'elle peut contenir d'inconvenant, hors de propos ou irrégulier. Je suis intimement persuadé que ces pétitions ont été présentées dans le but d'induire la Chambre et le Sénat en erreur, et j'ajouterai que s'il nous était loisible de voir toutes les personnes dont les noms figurent sur ces pétitions, on découvrirait certainement que la majorité d'entre elles n'ont jamais donné leur signature. Il me semble que dans ces circonstances l'honorable député de Dorchester est tenu en honneur de retirer les pétitions qu'il a présentées. Si les lois de ma province me fournissent le moyen de revendiquer l'honneur et les droits des électeurs du comté de Bagot, je déclare que j'ai l'intention de m'en prévaloir dès que la présente session m'aura rendu ma liberté.

Telles sont les observations que j'avais à faire, et j'espère qu'elles n'ont blessé personne. Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. MORIN : Qu'on me permette de dire quelques mots. Je crois devoir déclarer à la Chambre que je n'ai provoqué ni directement ni indirectement aucune des pétitions qui nous sont venues des différentes parties du pays au sujet du projet de chemin de fer transcontinental. Il en est venu du comté de Dorchester, mais je n'y suis pour rien. J'ignore qui les a envoyées ici, et je ne sais pas qui a écrit dans le comté de Dorchester pour les faire signer. Il y a quelques jours, il est venu ici un monsieur qui avait une poignée de ces pétitions et m'a demandé de les présenter. Je ne les ai jamais lues, et j'ignore d'où elles viennent. N'ayant provoqué en aucune façon l'envoi de ces documents, je n'ai donc rien à me reprocher. Ainsi, je me lave les mains de cette affaire.

M. TALBOT : Avant que l'honorable député reprenne son siège, j'aimerais lui demander s'il a eu connaissance des pétitions venues de Saint-Prosper et de Saint-Malachie, comté de Dorchester, pétitions que je tiens à la main.

M. MORIN : Eh ! mais, est-ce ma faute si l'honorable député les tient à la main. Je le répète, je n'ai participé ni directement ni indirectement à l'envoi de ces pétitions. J'ai dit que des pétitions ont été envoyées ici du comté de Dorchester, mais cela a été fait à mon insu. Que l'honorable député tienne tout ce qu'il voudra à la main ou dans son chapeau, cela le regarde.

La motion (M. Marcil, Bagot) est rejeté.

FOURNITURES POUR LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Le bill (n° 258) modifiant l'Acte concernant le ministère des Chemins de fer et Canaux est lu la seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

L'honorable M. HAGGART : Nous n'avons pas d'exemplaires de ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est conçu absolument dans les mêmes termes que la résolution que la Chambre a votée le 28 septembre.

M. MORIN : Le bill est-il imprimé en français ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Article 1.

Peuvent être au besoin faites, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, des avances au ministère des chemins de fer et canaux, pour lui permettre de se procurer, de produire, de fabriquer, d'utiliser tous les matériaux, les articles d'équipement et le matériel requis et employés dans la construction, la réfection, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien, et d'en disposer, ainsi que pour l'établissement et l'administration de dépôts d'approvisionnements pour les chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Ce bill me paraît conférer de nouveaux pouvoirs au ministre. J'ai toujours cru que la Chambre devait voter les fonds destinés à la construction et à l'entretien des chemins de fer de l'Etat, dépense que l'on inscrivait généralement au compte du capital. Il s'agit ici tout simplement d'équilibrer les comptes d'approvisionnements. On ne doit certes pas avoir l'intention de se dispenser de l'autorisation de la Chambre pour faire des achats imputables sur le compte du capital ou destinés à des améliorations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ainsi qu'il convient d'interpréter le bill. En supposant que le solde au débit du compte d'approvisionnement soit aujourd'hui de $1,500,000—je n'ai pas les derniers relevés, mais les rapports les plus récents le portent à près d'un million et demi—en supposant, dis-je, que tel soit le solde du compte d'approvisionnements, le présent bill ne nous autorise pas à acheter pour un sou, il aura tout simplement pour effet de régulariser un état de choses qui existe depuis nombre d'années. Au fur et à mesure qu'on livrera les articles d'approvisionnement au service général et qu'ils seront payés à même les crédits votés, nous aurons un crédit permanent qui nous mettra en mesure d'acheter d'autres articles. Que ces articles soient imputables sur le revenu ou sur le capital, ils seront pour l'instant portés au compte d'approvisionnements, et lorsqu'on les sortira des magasins pour les fins de construction, par exemple, on les portera au crédit du compte d'approvisionnement. Ainsi, le présent bill n'ajoute pas aux pouvoirs du gouvernement, il ne nous autorise pas à acheter pour un seul dollar de plus qu'à présent ; il régularise simplement un état de choses dont l'existence remonte à un quart de siècle.

L'honorable M. HAGGART : Les articles sortis des magasins sont portés au crédit de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : A son débit. Le coût des articles sortis des magasins est imputable sur le revenu ou sur le capital, selon le cas, et doit être soldé à même les crédits votés pour l'exercice.

L'honorable M. HAGGART : Non pas ; le compte d'approvisionnement vous ouvre un crédit réel. Supposons que le solde de ce compte soit actuellement de $1,200,000 et que vous le réduisiez de $300,000——

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment ?

L'honorable M. HAGGART : De n'importe quelle façon, soit en effectuant des paiements, des ventes des articles en magasin, ou de toute autre matière. Le produit des ventes ne représente-t-il pas un véritable crédit, puisque vous êtes libre d'en disposer à votre guise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut en créditer le compte des approvisionnements.

L'honorable M. HAGGART : Vous êtes absolument libre d'appliquer ce produit à l'Intercolonial de la manière qu'il vous plaît.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne nous est pas loisible de faire des dépenses pour des fins que le parlement n'a pas prévues. Le présent bill nous autorise simplement à ouvrir un magasin. Nous avons en magasin des articles dont la valeur nous est débitée ; au fur et à mesure qu'ils sortent des magasins, la valeur en est portée au compte des crédits qu'il appartient, et lorsqu'on les a ainsi portés au débit des comptes d'exploitation ou de construction, selon le cas, la valeur en est portée au crédit du compte d'approvisionnements.

M. R. L. BORDEN : Pour revenir à ce que mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) vient de dire au sujet de la loi, il se peut que l'honorable ministre des Finances ait raison, mais j'en doute. L'article premier du bill est très explicite :

Peuvent être au besoin faites, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, des avances au ministère des Chemins de fer et Canaux, pour lui permettre de se procurer, de produire, de fabriquer, d'utiliser tous les matériaux, les articles d'équipement et le matériel requis et employés dans la construction, la réfection, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien, et d'en disposer, ainsi que pour l'établissement et l'administration de dépôts d'approvisionnements pour les chemins de fer.

Cette disposition n'équivaut-elle pas à un crédit parlementaire ? En l'absence de crédits, n'autorise-t-elle pas le gouvernement à faire des avances au ministère des Chemins de fer et Canaux à même le fonds du revenu consolidé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement, mais les avances sont déjà faites et les articles sont actuellement en magasin.

M. R. L. BORDEN : Je veux bien qu'il y ait en magasin certains articles au sujet desquels on a pu faire des avances, mais cette disposition me paraît bien générale et de nature à autoriser en tout temps à l'avenir, et en l'absence de crédits votés à cet effet par le parlement, des avances à

être faites à même le fonds du revenu consolidé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le pouvoir conféré au gouvernement se réduit à ceci ; supposons que le solde au débit du compte d'approvisionnements soit actuellement de $1,500,000 et que, par suite des travaux de construction, on le réduise de $100,000, cette réduction serait inscrite au crédit du compte d'approvisionnements et portée au débit des comptes d'exploitation ou du capital, selon les fins pour lesquelles le parlement aurait voté les crédits.

Nous aurions donc réduit le solde du compte d'apprivisionnements à $1,400,000, et nous pourrions, si tel était notre désir, l'accroître de $100,000, mais tant qu'il resterait à son chiffre actuel, nous ne serions pas censés y avoir rien ajouté. C'est notre intention de fournir au gouvernement un crédit permanent par rapport à l'Intercolonial, mais il ne sera pas permis de sortir aucun article des magasins, si ce n'est pour les fins prévues par le parlement, à moins que ce ne soit pour le vendre au dehors ; dans ce cas, la valeur de l'article serait inscrite au crédit du compte d'approvisionnements. Nous pourrions vendre nos articles et porter le produit de la vente au crédit du compte d'approvisionnement, et si nous sortions des rails des magasins pour les faire servir à la construction, la valeur en serait portée au débit des crédits votés à cette fin pour l'exercice.

L'honorable M. HAGGART : Où est la restriction portant que le solde du compte d'approvissionnements de l'Intercolonial ne devra, dans l'opinion de l'honorable ministre, servir qu'aux fins ordinaires de l'exploitation du chemin, ou sera porté au débit du capital, selon qu'en aura décidé le parlement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les articles inscrits au compte d'approvisionnements ne peuvent servir qu'à l'Intercolonial, et il faut en porter la valeur au compte des services pour lesquels des crédits auront été votés. Ce compte n'est pas nouveau. Du reste, ce projet de loi ne comporte aucune innovation.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous faisons ce que mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) a pratiqué pendant de longues années sans y être autorisé par la loi, mais nous demandons que cet état de choses soit régularisé. Il y a longtemps que ces comptes existent. Lorsque l'honorable député était ministre des Chemins de fer, il achetait tous les articles dont il avait besoin et en portait la valeur au débit du compte des approvisionnements ; pas n'était besoin pour cela de faire voter des crédits par le parlement. Ce système prévaut depuis vingt-cinq ans, et sous l'empire de nos institutions parlementaires, un usage depuis longtemps établi a pour ainsi dire acquis force de loi ; mais lorsqu'on m'eut signalé cet état de choses, j'ai cru qu'il conviendrait de le régulariser. Le même état de choses prévaut, bien que sur une moindre échelle, à l'Imprimerie Nationale. Le chef de cet établissement est obligé de garder en magasin une quantité d'articles au sujet desquels le parlement n'a pas voté de crédits. Chaque ministère ou le parlement, selon le cas, se fait voter des crédits destinés aux impressions, mais l'imprimeur de Sa Majesté doit avoir en magasin tous les articles qui lui sont nécessaires, et c'est lui qui doit faire les impressions ; c'est pourquoi on lui accorde un crédit permanent. Ce crédit, on le lui accorde depuis longtemps, et l'an dernier, on lui en a voté un de $100,000. L'imprimeur achète les marchandises, et il en porte la valeur au débit du compte d'approvisionnements. Lorsque, par exemple, mon ministère veut faire faire des impressions, il les commande à l'imprimeur de Sa Majesté, comme il les commanderait à un imprimeur du dehors, et en solde le coût à même les crédits que le parlement lui a votés à cet effet. De cette façon, on ne fait que fournir à l'imprimeur le moyen de tenir ses articles en magasin. Le même principe s'applique au ministère des Chemins de fer et Canaux ; nous fournissons à ce dernier le moyen de tenir en magasin les articles dont il a besoin.

L'honorable M. HAGGART : Je saisis parfaitement l'intention de l'honorable ministre des Finances ; mais je me demande—et c'est là le seul point que ne me paraît pas très clair—si, lorsqu'il y aura un crédit au compte des approvisionnements, on restreindra les dépenses de l'Intercolonial au montant qui leur aura été assigné au compte de l'exploitation ou du capital. Je présume qu'il en devra être ainsi, puisque l'honorable ministre dit que la valeur de tout article porté au crédit des approvisionnements ne pourra servir qu'aux fins pour lesquelles les deniers auront été votés, c'est-à-dire qu'on devra l'appliquer aux dépenses ordinaires de l'Intercolonial ou à d'autres dépenses prévues par un crédit imputable sur le capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces articles ne pourront certainement servir qu'à des fins pour lesquelles le parlement aura préalablement voté des crédits—c'est-à-dire qu'on devra en porter la valeur soit au débit de l'exploitation, soit à celui du capital. Il ne saurait y avoir de doute sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ainsi que je comprends la question. Il me semble que le cas actuel est en tous points semblable à celui dont a parlé l'autre jour l'honorable ministre des Finances, lorsque nous lui avons demandé si la loi autorisant le gouvernement à élever le chiffre des appointements de certains fonctionnaires, autoriserait également le paiement de certaines sommes sans qu'il fût besoin de voter des crédits à cet effet. Mon honorable ami préten-

dit que le bill étant voté par le parlement, il ne serait pas nécessaire de faire voter de crédits spéciaux. Je ne m'occupe pas du système de comptabilité que l'on a adopté pour l'Intercolonial, mais je crois avoir assez bien saisi la portée du bill ; or, si l'article 2 porte sur certains détails de la comptabilité de l'Intercolonial que je ne prétends pas connaître aussi bien que le ministre des Finances ou que mon honorable ami de Lanark-sud, il n'est pas moins vrai que l'article 1er, qui peut s'analyser séparément, dispose que des avances pourront être faites au ministère des Chemins de fer et Canaux pour des fins déterminées, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et qu'il n'y est fait aucune restriction. Il est vrai que l'article se termine par ces mots :

Ainsi que pour l'établissement et l'administration de dépôts d'approvisionnements pour les chemins de fer.

Mais ces mots ne restreignent en rien la portée de ce qui précède ; ils complètent l'article, mais ne constituent pas une restriction. Le bill dispose en toutes lettres que des avances pourront être faites aux chemins de fer mentionnés dans la dernière ligne de l'article, et s'il doit devenir loi, qu'aura-t-on besoin de faire voter des deniers par le parlement ? Son adoption équivaut à un vote de crédits.

J'ignore ce qu'on a fait par le passé. S'il est vrai qu'on a fait un tel emploi des deniers publics sans y être autorisé par le parlement, il faudra en tenir compte. Pour l'instant, il s'agit de savoir s'il convient de régulariser cet état de choses au moyen d'une loi. Je dois avouer qu'après avoir mûrement étudié la question, je ne suis pas encore parvenu à trouver au bill le sens que lui attribue mon honorable ami.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les avances n'étaient autorisées que par l'article 1er, si l'article 2 n'existait pas, la critique de mon honorable ami (M. Borden) aurait peut-être sa raison d'être. L'achat d'articles jusqu'à concurrence de $1,500,000 doit être autorisé par le parlement. L'article 2 dispose que les existences actuellement en magasin seront portées au débit de ce compte :

Seront établis à dater du trentième jour de juin 1903 des comptes d'approvisionnements pour le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Il dispose aussi que la valeur des articles qui composent ces comptes sera portée au compte des crédits qu'il appartiendra. Cet article n'augmente en rien notre pouvoir d'achat, il nous confère seulement le droit de faire entrer les existences actuelles en ligne de compte. Il n'a pas d'autre portée que celle-là, et s'il subsistait quelque doute à ce sujet, j'accueillerais avec plaisir toute proposition de nature à le dissiper.

M. R. L. BORDEN : Rien ne me ferait plus plaisir que de me rendre aux arguments de l'honorable ministre, mais je ne vois pas que l'article 2 contienne la restriction qu'il lui attribue. Je conseillerais donc à mon honorable ami, pour donner à son bill toute la clarté désirable, d'y insérer la disposition suivante :

Rien de contenu au présent acte ne sera interprété comme autorisant l'avance de deniers qui n'auront pas été préalablement votés par le parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une telle disposition me parait inacceptable ; il s'agit bien ici d'un crédit à être voté par le parlement, mais il faut noter qu'il est épuisé d'avance.

M. BORDEN (Halifax) : Je parle pour l'avenir. Ce qui regarde le passé pourra s'arranger à votre gré. Le bill devrait disposer qu'à l'avenir il ne sera pas fait de dépenses imputables sur le compte du capital ou sur celui de l'exploitation de l'Intercolonial, ou sur tout autre compte, à moins que le parlement n'ait voté des deniers à cet effet. Il me paraît très raisonnable de demander qu'il soit ajouté au présent bill une disposition portant qu'il ne sera plus fait d'avances que le parlement n'aura pas prévues au moyen de crédits spéciaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une telle disposition annulerait l'effet du bill. Il ne serait pas sage de décréter qu'il ne sera fait aucun achat que le parlement n'aura pas prévu au moyen d'un crédit spécial. Si nous n'avions pas déjà ces existences en magasin, on pourrait dire à bon droit que nous faisons une avance réelle de $1,500,000 à l'Intercolonial ; mais s'il n'est pas fait d'avance réelle, c'est pour l'unique raison que la dépense a été faite sans être autorisée par la loi. Grâce à l'ancien régime, les existences sont actuellement en magasin. Le compte d'approvisionnements devrait représenter pour l'Intercolonial un crédit d'un million et demi ; c'est-à-dire que les autorités de l'Intercolonial ne devraient pas pouvoir dépenser un seul dollar sans l'assentiment du parlement, mais cela ne veut pas dire qu'il faudra leur voter un crédit spécial pour chacun des articles qu'elles sont obligées de tenir en magasin. On devrait les mettre en mesure de gérer leurs affaires tout comme le fait le négociant ordinaire. Le négociant doit tenir en magasin un assortiment de marchandises pour répondre à la demande. De même que l'imprimeur de Sa Majesté doit tenir en magasin tout ce qu'il faut pour exécuter les commandes d'impressions, ainsi l'Intercolonial sera régulièrement autorisé par le présent bill à continuer le régime qui prévaut depuis vingt-cinq ans ; mais il ne pourra disposer des existences en magasin que selon qu'en aura décidé le parlement. Supposons qu'au 30 juin il reste en magasin une grande quantité de charbon ; la valeur en est portée au compte des approvisionnements, mais il n'est pas permis de le payer à même les crédits de l'exercice expirant ;

on n'est autorisé à prendre à même les crédits de cet exercice que juste ce qu'il faut pour payer le coût du charbon qu'on aura consommé à venir jusqu'au 30 juin. Il faut cependant garder le reste en magasin, mais qu'est-ce qui nous autorise à le faire ? Le présent bill confère ce droit ; il autorise l'Intercolonial à garder en magasin des articles divers représentant un montant de $1,500,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous conviendrait-il d'insérer les mots suivants au commencement de l'article :

Dans le but d'établir un compte d'approvisionnements, des avances pourront être faites.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'oppose pas à cela, mais le bill n'en deviendra pas meilleur.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il me dire si ce bill ne confère pas au ministre des Chemins de fer le pouvoir de faire chaque année, par rapport à l'Intercolonial, une dépense de dix, quinze ou même vingt millions de dollars, s'il le juge à propos, sans qu'il soit obligé de venir demander au parlement de voter des crédits à cet effet ? A la date du 1er juillet vous aviez en magasin des existences représentant $1,500,000 imputables sur le capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas nécessairement imputables sur le capital.

M. TAYLOR : Ces articles ont été payés, et on les a en magasin. Durant le mois de juillet, le ministre a la disposition de $500,000 valant de matériaux qu'il peut distribuer entre les différents emplacements de travaux. Le premier d'août, rien ne l'empêche de s'adresser à un de ses amis politiques et de lui acheter pour un demi-million de fournitures et de matériaux de construction et de les placer dans le magasin. Mais le premier septembre, il est possible qu'on ait fait l'emploi d'un million valant de matériaux, ce qui laisserait pour un demi-million seulement d'existences en magasin, et alors le ministre peut s'autoriser à en acheter pour un autre million, les mettre en magasin, et recommencer ce jeu tous les mois.

M. TAYLOR : Il en fait usage pour l'exploitation du réseau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais il ne peut le faire avant que le parlement ait voté un crédit de 15 à 20 millions de dollars pour cet objet ; il ne peut tirer un dollar valant de matériaux des magasins pour un usage autre que celui autorisé par le vote du parlement.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances veut-il dire qu'il s'agit, en l'espèce, de consacrer une partie des fonds publics du revenu à la création d'un magasin de matériaux et de fournitures pour le réseau de l'Intercolonial, et dont on ne pourra tirer de matériaux que la quantité autorisée par un vote de la Chambre ? Est-ce là en définitive ce que vous visez à établir ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Précisément. C'est du reste ce qui a été pratiqué durant vingt-cinq ans, mais sans autorisation expresse.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que je veux savoir bien clairement, c'est ceci : le gouvernement se propose-t-il d'employer une partie des fonds publics du revenu à la création d'un magasin de matériaux et de fournitures pour l'usage de l'Intercolonial sans obtenir, au préalable, le vote d'un crédit pour cet objet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais ce projet de loi est lui-même la demande de crédit dont vous parlez.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais donc raison de dire que vous vous débarrassez de l'obligation de demander un crédit pour vous autoriser à employer une partie des fonds publics du revenu dans le but de créer des magasins à l'usage de l'Intercolonial. Je ne critique pas le projet du gouvernement ; je cherche seulement à me renseigner sur ses intentions.

Le MINISTRE DES FINANCES: Un marchand ne voudrait pas se défaire de tout son fonds dans un an ; il a besoin d'un surplus pour lui permettre d'atteindre l'année suivante et pour être prêt à toute éventualité, si les conditions du commerce venaient à changer. De même, il n'est pas possible que l'administration de l'Intercolonial ne s'approvisionne de fournitures que juste pour douze mois jusqu'à la fin de l'année financière, qui se termine le 30 juin. L'année administrative finit le 30 juin, et il pourrait arriver que nous fussions court de charbon vers le mois de mai ou le mois d'avril. Nous ne pouvons prévoir d'une manière certaine la quantité exacte qu'il faut pour atteindre la fin de l'année. C'est se montrer sage et prudent que de s'approvisionner d'avance d'une quantité amplement suffisante.

Comment payer ce charbon ? Nous avons voulu nous faire autoriser à en garder constamment en magasin ; mais avant de pouvoir en tirer une seule tonne pour l'usage de l'Intercolonial, il faudra un crédit voté à cette intention par le parlement.

M. BORDEN (Halifax) : Le difficile, comme l'a donné à entendre l'honorable ministre des Finances, c'est qu'on ne peut pas prévoir la quantité exacte dont on aura besoin. Mais cette question ne se présente-t-elle pas ordinairement dans tous les cas où le parlement est invité à voter un crédit quelconque ?

Le gouvernement nous dit qu'il ignore la quantité exacte qui sera dépensée ; mais qu'au reste il rendra compte de l'emploi de chaque dollar du crédit voté.

Ne pourriez-vous pas faire la même chose par rapport aux matériaux et fournitures :

c'est-à-dire, demander un crédit libéral et tirer ensuite des magasins au fur et à mesure des besoins du réseau ?

Naturellement, le crédit devra être libéral ; et, dans un cas d'urgence, vous auriez toujours la discrétion de vous faire délivrer un mandat du Gouveneur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre proposition est conforme à ce qui se pratique déjà dans quelques autres divisions administratives du gouvernement, et nous croyons que le système peut s'étendre à l'exploitation de l'Intercolonial.

Le service administratif du chemin de fer n'est pas comparable, à cet égard, à d'autres branches de l'administration publique, telles que celles mentionnées par l'honorable député (M. Borden, Halifax). Nous avons dû prendre à l'égard de l'Imprimerie nationale les mêmes mesures de prévoyance que nous recommandons pour le réseau de l'Intercolonial. Les deux cas se ressemblent, hormis la différence entre les crédits qui sont bien plus considérables pour l'Intercolonial que pour l'Imprimerie.

Relativement au texte de l'article 2, on me blâmera peut-être, au lieu de m'en féliciter, pour avoir donné toute discrétion à M. l'auditeur général pour le rédiger à son goût. C'est à sa demande que nous avons libellé cet article en ces termes. Je m'efforce, dans toute cette matière, de suivre son avis.

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

M. BARKER : A l'égard des explications qui nous ont été fournies sur l'article premier, je puis dire, quant à moi, qu'il n'y a pas d'objection à formuler, du moins au sujet de celles que j'ai entendues. Néanmoins, je considère comme trop vagues les mots de la dernière ligne : " et pour la création et la surintendance des magasins de chemin de fer." Les mots : " les provisions et les objets fabriqués " de la troisième ligne me paraissent suffisants. Je ne sais pas ce qu'on veut dire ou ce qu'on veut faire par la création et la surintendance des magasins de chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'attache pas une importance quelconque à ces mots-là. C'est une superfétation. J'ajouterai que la rédaction de cet article est presque tout entière l'œuvre de M. l'auditeur général.

M. BARKER : Alors, je proposerai donc, pour placer tous les paiements et les déboursés sous l'empire de la loi concernant la vérification des comptes publics et les fonds du revenu de l'Etat, l'adjonction de ces mots :

" Tous ces payements seront faits conformément aux prescriptions et aux règlements édictés par l'Acte coucernant les fonds publics du revenu et la vérification des comptes."

Je considère cette précaution comme éminemment utile, attendu qu'il existe dans la loi des dispositions propres à assurer la protection de l'Etat et du public relativement à ces déboursés, et qu'il est bon de déclarer aussi nettement que possible qu'on désire s'en prévaloir. S'il est un service à propos duquel il est utile que l'Etat soit sauvegardé, c'est bien celui des fournitures aux entreprisés publiques.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est absolument ce que veut la loi. Si notre honorable collègue pense que l'addition des mots qu'il propose est nécessaire, je n'ai aucun motif de m'y opposer.

Comme je l'ai déjà dit, le texte de cet article est en grande partie l'œuvre de M. l'auditeur général, et je crois que s'il en est satisfait, chacun de nous peut l'accepter comme satisfaisant. Mais je ne m'oppose pas à l'adjonction de ces mots.

M. BARKER : J'en ai causé avec monsieur l'auditeur général, et il m'a déclaré que ces mots amélioreraient encore le texte.

L'amendement est accepté et l'article ainsi amendé est adopté.

Article 2.

M. BARKER : Je crois que cet article mérite un examen plus attentif que celui qu'on serait porté à lui donner à première vue.

" Ces comptes seront respectueusement débités de l'existence en magasin des fournitures attribuées à chaque réseau."

J'ai lieu de croire qu'on veut dire que la somme du doit représentant les fournitures et matériaux attribués à ces comptes sera, en vertu de cette nouvelle disposition, considérée comme finale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas nécessairement. Ces comptes seront vérifiés comme les autres.

M. BARKER : Je suppose qu'on les a déjà vérifiés. Par exemple, disons qu'au 30 juin 1903, le doit du compte des matériaux et fournitures accuse une existence en magasin de $1,000,000. Cette somme sera inscrite au débit du compte nouveau. Il est bien vrai que chaque année l'auditeur général vérifie le compte en constatant la quantité des existences en magasin, c'est-à-dire en faisaint un inventaire ordinaire ; mais cela se pratique communément dans toutes les administrations de chemin de fer. Malgré cela, je pense qu'il est bien peu de compagnies qui, à la suite des années, ne puissent constater qu'une grande partie de matériaux en magasin ne valent en réalité que le tiers ou même le quart de l'estimation inscrite dans les comptes. Il y a gros à parier que si un expert de chemin de fer avait fait un inventaire sévère de tout le stock existant à la date du 30 juin 1902, il aurait mis de côté comme ferraille sans valeur beaucoup de matériaux, et la différence eût été assez grande entre le chiffre inscrit au compte et la valeur réelle.

Pour ces raisons, je vois des objections à l'idée que cet article va statuer d'une manière finale sur le compte des fournitures. Je vois des objections à ce que le projet d'inscrire $1,500,000 au compte des matériaux et fournitures soit considéré comme réglant définitivement la question.

J'estime qu'il est de la plus haute importance d'ordonner un inventaire complet des matériaux en magasin pour l'usage de ces deux réseaux. J'aurais mieux aimé que le ministre eût fait déclarer dans cet article qu'avant d'établir un compte nouveau, on devra avoir fait un inventaire complet du stock et qu'on devra avoir porté au crédit du compte nouveau la valeur réelle de chaque article destiné à l'usage du chemin de fer.

Je me souviens exactement qu'à l'occasion d'un changement d'administration sur le réseau du " Western Railway ", on fit un inventaire complet de tous les effets en magasin, et l'on n'eût qu'à se féliciter de cette précaution. Je pense donc qu'on ferait bien de procéder immédiatement à un inventaire semblable sur le réseau de l'Intercolonial et sur celui de l'Ile du Prince-Edouard.

Nul marchand ou fabricant ne se contenterait d'un inventaire superficiel qui consisterait à reporter tous les ans au compte nouveau la valeur première des matériaux estimés au prix coûtant, quoiqu'une bonne partie de ces matériaux fussent devenus hors d'usage et dussent être jetés aux ferrailles. Je crois apercevoir dans ce second article un facile moyen de passer par-dessus cette obligation, en prétextant que la loi autorise de porter ces estimations dans les comptes telles quelles. Je conseille donc qu'on modifie cet article et qu'avant l'application de la nouvelle loi on fasse, sous le contrôle de M. l'auditeur général, un inventaire complet et qu'on commence en neuf avec des comptes auxquels sera inscrite la valeur réelle des matériaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois nullement la nécessité de modifier cet article pour atteindre l'objet visé par notre honorable ami, c'est-à-dire, faire des fréquents inventaires à intervalles convenables, en tenant juste compte de la dépréciation des matériaux.

J'avoue qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, de la création d'un compte nouveau. Ce compte aura précisément dans les livres la même valeur, la même importance et le même effet qu'il a aujourd'hui. Il a été examiné et vérifié par l'auditeur général, dont les pouvoirs sont en quelque sorte illimités, et nous n'avons aucun motif de supposer qu'il ne soit pas exact et fidèle.

C'est notre intention de continuer ce compte, parce qu'il représente le prix payé par le département pour ces fournitures et parce qu'il a été examiné d'après la méthode ordinaire.

Nous n'ouvrons pas un compte nouveau ; nous donnons seulement une autorité légale au compte tel qu'il existe.

Notre honorable ami nous recommande de faire l'inventaire du stock, en tenant compte de la dépréciation, et il ajoute que la chose vaut la peine de faire l'objet d'une disposition expresse dans le bill. Je ne vois pas qu'en ouvrant un compte de matériaux sous la rubrique de " nouveau compte des matériaux et fournitures ", on ait tort d'y reporter exactement les chiffres de l'ancien compte, à moins que vous ayez quelque motif de soupçonner l'exactitude de ces chiffres. Nous ne faisions pas autre chose que donner une valeur légale à un compte ancien. Le droit de chacun de l'examiner, de le critiquer, de le condamner, reste intact. Nous acceptons le compte tel qu'il est, tant que personne ne se présentera point pour en contester l'exactitude.

Je partage absolument l'opinion de notre honorable ami au sujet de l'utilité d'un inventaire bien fait ; mais je ne vois pas que cette question ait quelque relation avec l'objet de ce bill.

M. BARKER : La raison pour laquelle je recommande un inventaire à l'occasion de l'inauguration d'un nouvel état de chose——

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, c'est une erreur.

M. BARKER : Je considère que vous commencez en neuf.

L'honorable ministre nous a appris que le compte avait été vérifié par l'auditeur général. Eh bien, l'auditeur général a déclaré au comité des comptes publics, et me l'a répété à moi-même dans une autre occasion, qu'il n'a sous la main absolument personne de compétent pour visiter les magasins et pour faire un tri judicieux des bons matériaux et des effets hors d'usage. Une vérification faite dans ces conditions est absolument sans valeur.

Je dis donc qu'au moment où vous invitez la Chambre à vous autoriser d'établir un compte nouveau et à inaugurer une nouvelle méthode, il est important que ce compte porte à son débit la valeur réelle des matériaux inscrits au bilan du 30 juin 1903. Et ceci est particulièrement nécessaire après la déclaration du ministre des Finances affirmant que jusqu'ici tout a été exactement vérifié par un vérificateur qui n'y entendait rien.

S'il est vrai que l'auditeur général a négligé de faire cette vérification, ce fonctionnaire est à blâmer. C'est une affaire dépendant d'une branche du service dans laquelle nous concédons à l'auditeur général pleins et entiers pouvoirs. Ce fonctionnaire se permet quelquefois des incursions dans des domaines qui ne sont pas de son ressort ; mais dans cette affaire, son autorité est complète, et s'il n'a pas fait cette vérification comme elle devait l'être, il est en faute.

Je ne veux pas dire qu'il faudrait infliger à M. l'auditeur général un blâme formel. Mais c'est une affaire dont il est responsable. Qu'il connaisse ou non quelqu'un capable de faire ce travail spécial, ce n'est pas la faute du parlement ou du gouvernement. La loi—et nous discutons en ce moment un projet d'amendement de cette loi—lui confère en ces matières des pouvoirs illimités ; elle ne lui impose aucune restriction relative au délai nécessaire pour exécuter ce travail ou relativement au choix de la personne qui peut en être chargée. Si la vérification des comptes n'est pas satisfaisante, nous serions bien aises qu'il s'employât à l'améliorer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est tout à fait dans l'erreur quand il affirme que nous ouvrons un compte nouveau ou que nous créons un ordre de choses de nouveau. Notre projet ne comporte rien de la sorte. Ce compte-là existe depuis des années ; mais on nous a fait observer qu'il ne repose sur aucune sanction légale, et nous avons pensé à lui faire conférer cette autorité. En donnant une existence légale à ce compte, nous ne créons pas le compte lui-même. Le compte existe déjà et nous le continuons tel qu'il est. S'il est en faute sur quelque point, nos honorables amis pourront en toute occasion et en toute liberté l'indiquer à la Chambre. Le vote de ce projet ne change pas un iota à la situation du compte.

L'honorable M. HAGGART : L'affaire est simple. Le réseau de l'Intercolonial est débité pour la valeur de ces approvisionnements. Je pense que ce compte a été mal tenu jusqu'à présent. Ainsi, supposons qu'on vende ces matériaux à la Compagnie du Pacifique-Canadien ou à celle du Grand Tronc. Le produit de la vente serait versé aux fonds publics du revenu et non au fonds spécial des magasins. Comment pourriez-vous les faire tomber dans le fonds des fournitures et matériaux sans demander l'ouverture d'un crédit exprès ? Il vous faut un compte de crédit quelque part.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce compte existe.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce bill qui le crée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il existe déjà. L'objet de ce bill est de lui donner la reconnaissance légale.

L'honorable M. HAGGART : Je ne vois pas comment vous ayez ce compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre honorable ami (M. Haggart) n'est pas convaincu de l'existence de ce compte ; mais tout le temps qu'il a présidé le ministère des Chemins de fer, il a eu recours à ce système dans la mesure du besoin.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement cherche donc à faire légaliser aujourd'hui le système en vogue autrefois. L'utilité de cette méthode m'apparaît évidente pour faire rentrer l'argent dans le compte des approvisionnements et fournitures, lorsqu'une vente a eu lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas l'autorisation de vendre qui nous préocupe, c'est l'autorisation d'acheter. Si nous avions en magasin pour $1,000,000 de matériaux et si nous en vendons pour $100,000 à une compagnie de chemin de fer, le produit de la vente serait versé dans la caisse des fonds publics du revenu, comme le rappelle l'honorable député (l'honorable M. Haggart). Dans ce cas, on crédite le compte des matériaux de l'Intercolonial et cette inscription nous donne le droit d'acheter pour $100,000 de fournitures, en remplacement de la quantité vendue.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que vous voulez faire : créditer le compte des matériaux. Vous l'avez fait auparavant : mais vous n'aviez pas l'autorisation légale de le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas autorisés à acheter—à dépenser de l'argent. Nous n'avons que faire de l'autorisation légale de recevoir de l'argent ; car nous sommes toujours prêts à en recevoir, quoique dépourvus de l'autorisation légale de le toucher, si on veut bien nous en donner. Mais nous avons besoin de l'autorisation légale pour acheter.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances a rappelé comment les choses se passaient autrefois et je ne doute pas qu'il ait été absolument exact. Je comprends que ce crédit a été nécessaire pour faire rentrer au compte des fournitures le montant d'une vente de matériaux. Je suppose que le bill a pour objet de légaliser ce virement.

M. BARKER : Je doute que les derniers mots de l'article 2 assurent d'une façon certaine que le but visé par le ministre sera atteint :

> Etre portés au crédit desdits comptes la valeur des matériaux, des articles d'équipement et des approvisionnement à mesure qu'on les aura livrés et portés au compte des crédits qu'il appartient, ou qu'on en aura autrement disposé.

Je suppose que ces mots ont été là en prévision d'une vente possible de matériaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Le texte du bill est clair à cet égard. Le ministre nous a entretenu jusqu'ici de ce qui se pratiquait autrefois.

M. BARKER : Je reviens à la question de contrôler les existences en magasin sur les chemins de fer et à d'autres matières exigeant des connaissances spéciales.

Le ministre des Finances nous a répété mainte et mainte fois que l'auditeur général avait à sa disposition tous les fonctionnaires

et tous les commis dont il a besoin pour faire des vérifications de cette nature. Or, l'auditeur général m'a affirmé très nettement le contraire. Il m'a dit qu'il considère comme très importante la vérification de ces services par un expert, mais qu'il n'a pas cet expert sous la main.

C'est une chose absurde de prendre un commis de banque ou de magasin et de le charger de vérifier le compte des fournitures d'un chemin de fer. Il n'a aucune compétence. C'est comme si l'on me chargeait, moi, de descendre dans une pharmacie pour en inventorier le contenu. On pourrait me mettre sous les yeux une fiole contenant une valeur de $10 à côté d'une autre deux fois plus grosse qui ne vaudrait guère plus que dix sous, et je ne pourrais absolument pas faire la différence. Au lieu d'envoyer un commis aux écritures faire l'estimation des matériaux en magasin du chemin de fer Intercolonial, vous feriez mieux de le garder ici pous faire son ouvrage. Vous économiseriez toujours ses frais de déplacement. Le garde-magasin pourrait lui montrer des milliers de tonnes de fer représentées dans les livres par un chiffre quelconque, et le vérificateur pourrait être disposé à compter ces matériaux comme bonne valeur, alors qu'en réalité cette ferraille ne pourrait pas même servir dans l'exploitation ou la construction d'un chemin de fer.

Pour faire une vérification exacte, il faut un expert. L'auditeur général n'a pas d'expert à sa disposition. Au surplus, je dirai que nous n'avons que faire d'une vérification accomplie par un fonctionnaire du gouvernement. L'auditeur général n'est pas un agent du gouvernement ; il est le serviteur du parlement, et il agit par conséquent au nom de la nation. Le vérificateur de Moncton est un simple fonctionnaire du gouvernement que ce dernier peut destituer quand il le voudra, si bon lui semble. Il n'a aucune authorité indépendante.

Ce que nous voulons, c'est un fonctionnaire, c'est un agent, c'est un vérificateur dépendant de l'auditeur général seulement; ce que nous voulons, c'est que ce dernier puisse avoir sous la main un expert en ces matières pour faire une vérification comme il en faut une. Or, l'auditeur général n'a pas d'agent de cette capacité. Il nous l'a dit dans sa déposition au comité des comptes publics ; et il m'a déclaré à moi-même qu'il n'a pas d'expert en ces matières. Mal gré cela, le ministre des Finances s'exprime comme si l'auditeur général ne manquait de rien.

Il est possible que l'auditeur général n'ait pas voulu demander un autre commis. On sait combien il est difficile pour les chefs de départements de déterminer une augmentation des dépenses rendue nécessaire par l'augmentation du personnel. Mais en supposant que l'auditeur général aurait négligé de demander cet aide, le parlement, lui, le demande, et je dis qu'on devrait mettre un expert à la disposition de l'auditeur général pour que les comptes de l'Intercolonial et ceux du réseau de l'Ile du Prince-Edouard soient à l'avenir vérifiés autrement qu'ils l'ont été jusqu'ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas parlé un seul instant du travail de vérification par un fonctionnaire des comptes à Moncton ou ailleurs. Mes observations ont porté, cette après-midi, entièrement sur le travail de l'auditeur général.

Il y a une différence sérieuse entre les renseignements de notre honorable ami (M. Barker) et les miens relativement à cette question.

J'ai déclaré, l'autre jour, que nous avions donné à l'auditeur général toute l'aide qu'il a demandée. Notre honorable ami nous affirme que l'auditeur général lui a déclaré que cela n'est pas exact. Eh ! bien, je suis obligé de dire à mon tour que, si monsieur l'auditeur général a vraiment tenu ces propos, ils sont en complète contradiction avec l'information qu'il vient de me donner lui-même il n'y a pas un quart d'heure ; il y aurait donc un malentendu évident entre l'auditeur général et notre honorable ami.

Je répète que nous avons mis à la disposition de monsieur l'auditeur général tous les commis qu'il nous a demandés. C'est à lui, naturellement, de juger du nombre qu'il lui faut. Nous avons le droit de rejeter ses demandes; mais nous ne l'avons pas exercé.

Je répète que la vérification des comptes est un des devoirs de l'auditeur général. Il s'est déjà immiscé dans des choses qui échappent à sou ressort, mais au sujet de la vérification des comptes de l'Intercolonial c'est à lui d'adopter le mode le plus propre à assurer un contrôle efficace, et il a exercé ce contrôle de la manière qu'il lui a plu.

Nous lui avons donné chaque fois les commis qu'il nous a demandés. S'il dit qu'il lui manque encore des assistants, nous n'y pouvons rien. Nous ne sommes pas pour lui en imposer ; nous n'avons nul désir de le faire.

Je répète qu'il a vérifié tous ces comptes en la manière qu'il a préférée. S'il a besoin d'un plus grand nombre d'aides, il ne m'appartient pas de lui en imposer ; mais c'est son affaire de me dire : Il me faut de l'aide.

Il ne s'est guère gêné jusqu'ici pour s'entourer de tous les fonctionnaires dont il prétendait avoir besoin. Je ne dis pas qu'il a fait du gaspillage ; mais chaque fois qu'il a eu besoin de quelqu'un, il l'a demandé et il l'a aussitôt obtenu.

Je répéterai sans équivoque que nous avons donné à l'auditeur général toute l'assistance qu'il a réclamée. Il a vérifié ces comptes jusqu'à présent en la manière qu'il a voulue et ce n'est pas notre affaire de lui offrir des assistants avant qu'il les demande.

M. BARKER : Je n'ai pas allégué que l'auditeur général s'est plaint que le gouvernement a refusé de lui donner de l'aide—je

n'ai rien dit de la sorte. J'ai simplement répété ce que l'auditeur général a déclaré au comité des comptes publics et à moi-même. qu'il n'a pas de fonctionnaire compétent pour faire la vérification de ces comptes spéciaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député, dit-il que l'auditeur général s'est plaint qu'il n'avait pas à sa disposition d'expert pour estimer la valeur des matériaux, mais non pas qu'il lui manquait un commis capable de faire la vérification des comptes ?

M. BARKER : Précisément, c'est ce que je dis. Je me suis efforcé de bien faire comprendre, relativement à l'examen et à la vérification des comptes du chemin de fer, que l'auditeur général déplorait l'absence dans son département d'un expert capable de vérifier exactement ces comptes. Je n'ai jamais affirmé que l'auditeur général s'était paint qu'on eût rejeté ses demandes. Il a déclaré au comité des comptes publics qu'il lui manquait un homme ayant les connaissances spéciales suffisantes pour faire ce travail ; et, à mon tour, je prétends que c'était le devoir du gouvernement, après qu'il eût connu ce renseignement, de donner ce fonctionnaire à l'auditeur. Le gouvernement l'a-t-il fait ?

Chaque fois que j'en ai eu l'occasion, au comité, sur le parquet de cette Chamber, j'ai demandé la nomination de ce fonctionnaire.

Je dis que c'est une comédie de faire vérifier le bilan d'une administration de chemin de fer par un simple commis qui n'a aucune connaissance en matière d'exploitation des chemins de fer. Il est impossible de contrôler les comptes sans les données nécessaires à ce travail.

J'ai cité il y a quelques minutes différents exemples pour démontrer la complète futilité de ce contrôle, sans connaissances pratiques. Comme je l'ai déjà dit, un homme dépourvu de la compétence spéciale pourrait avoir à faire l'estimation de milliers de tonnes de matériaux sans valeur ; il ignorera s'il faut compter cette marchandise comme de la ferraille à mettre au rebut ou si elle a une valeur utilisable sur le chemin de fer.

Nous avons besoin d'un homme qui puisse questionner d'une façon compétente le gérant général du réseau sur la valeur réelle des articles qui encombrent les magasins, et déclarer marchandise de rebut la ferraille dont on n'a plus l'emploi. Evidemment, certains gérants de chemin de fer seraient tentés de répondre : " La ferraille que voilà est estimée dans mon actif à 5 cents la livre ; si je l'offrais en vente on ne m'en donnerait que 3 cents la livre." C'est justement à cause de cela qu'il nous faut un vérificateur expert, qui pourra rétorquer au gérant : " Je ne puis pas évaluer ces articles comme matériaux de chemin de fer, car ils n'ont d'autre valeur que celle de la marchandise de rebut."

C'est une vérification comme celle-là que nous demandons.

Je n'affirme pas que le ministre des Finances a refusé à l'auditeur général de lui donner un tel expert ; je dis que nous avons besoin d'un tel expert, et je répète que l'auditeur général m'a déclaré à mainte reprise qu'un spécialiste en ces matières lui rendrait de grands services, car lui-même n'a pas les connaissances pratiques ou théoriques qu'il faut, et nul fonctionnaire dans son bureau ne les possède non plus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre honorable ami me paraît avoir de singulières notions sur les devoirs et les attributions d'un vérificateur des comptes. Ainsi, pour rappeler l'exemple qu'il a donné, il nous dit : " Comment pourrais-je vérifier les existences en magasin d'une pharmacie, si je n'ai pas de connaissances pratiques ?" Vraiment, est ce que notre honorable ami soutient qu'un comptable-expert d it être capable de juger lui-même de la valeur ue chaque article offert en vente dans une pharmacie ? Un expert qui peut évaluer le prix de toute espèce de marchandise peut être absolument incapable de dresser un état, de vérifier ces livres de comptes.

Notre honorable ami sait que la responsabilité de l'achat de ces matériaux, la responsabilité du prix qu'on les paye repose sur les fonctionnaires qui sont chargés de ce service. L'auditeur général n'est pas obligé de scruter les comptes dans le but de s'enquérir de la légitimité du prix payé pour les marchandises. Assurément, ce ne peut être là l'affaire d'un vérificateur de comptes. Les banques ont un comptable-expert, mais il n'a pas mission d'examiner tous les titres en portefeuille pour émettre son avis sur leur valeur courante. Le contrôleur d'une société de crédit n'est pas chargé d'estimer la valeur des éléments de l'actif ni la nature des garanties.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce qu'il ne contrôle pas la valeur des titres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le vérificateur n'assigne pas de valeur aux titres. Comment un professionnel de la comptabilité pourrait-il examiner un à un tous les titres et décider s'ils ont été acquis à bonne valeur ? Ce n'est pas sa mission.

M. BARKER : Je suppose qu'un vérificateur de comptes examine les livres d'une société de crédit et qu'il découvre que certains titres sont estimés au pair, quand il sait qu'ils ne valent que 50 pour 100, prétendez-vous qu'il n'est pas obligé de les inscrire à leur valeur réelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est assurément ce que ferait notre honorable ami, s'il était vérificateur. Si notre honorable ami, qui est un honnête homme, était payé pour vérifier les comptes d'une compagnie et qu'il découvrît une chose

pareille, il en informerait sans nul doute aussitôt le président et les directeurs de la compagnie. Mais son devoir se bornerait là.

Pour ma part, je ne saurais admettre qu'il faille garnir chaque département de l'auditeur général de tout un personnel d'experts.

M. BARKER : Je n'ai rien dit de semblable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: C'est à cela que reviennent vos propositions. Notre honorable ami sait très bien que l'auditeur des livres d'une société de crédit n'examine pas tous les titres des propriétaires détenus en garantie d'emprunts pour en contrôler la valeur et pour décider si elle est bonne ou mauvaise.

M. BARKER : L'honorable ministre ignore-t-il que la dépense imputée sur le capital et sur les recettes d'une année sur le chemin de fer Intercolonial sont d'environ $10,000,000 ? Ne serait-il pas utile de désigner un expert pour contrôler au moins cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous pourriez avoir besoin d'un expert pour un article de dépenses, et qui serait inutile pour l'examen d'un autre article. Les fonctionnaires du service des chemins de fer ont charge d'administrer le département. Ils sont responsables de la conduite des affiaires. L'auditeur examine les comptes pour voir quels matériaux ont été achetés, s'il en est tenu compte fidèlement et correctement. C'est nous qui sommes les juges de l'administration de nos fonctionnaires. Je pense que l'auditeur général ferait bien d'avertir la Chambre, si quelqu'un de ses subordonnés découvrait, dans l'examen des comptes, qu'un article a été payé un prix excessif ou illégitime. Mais prétendre que l'auditeur général doit se faire juge des prix payés est une affaire bien différente, et un état de choses semblable ne saurait être toléré.

Dans chaque ministère il y a des fonctionnaires préposés spécialement pour certifier de la légitimité des prix, avant que l'auditeur approuve la facture. C'est cet expert qui porte toute la responsabilité et il est couvert par le ministre. Le ministre répond devant le parlement et devant le pays de l'administration de son département. Il ne serait pas bon d'obliger l'auditeur général d'examiner si les prix des divers articles sont raisonnables ou s'ils sont trop élevés.

M. COCHRANE : Moi qui fais partie du comité des comptes publics, comment pourrais-je connaître quoi que ce soit de la valeur des matériaux en magasin, si l'auditeur ne les a pas examinés comme expert et s'il n'en connaît pas la valeur lui-même ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le fonctionnaire spécial du département attestera la valeur de la marchandise, en visant la facture. C'est un expert. Il est notre agent, et c'est sur lui que nous nous reposons.

M. COCHRANE : Si vous vous reposez sur cet agent, pourquoi donc envoyer un vérificateur là-bas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La mission du vérificateur est tout autre. Son devoir est de vérifier les comptes ; il n'a pas à apprécier la valeur des effets, ce qui est bien différent.

Les départements ne pourraient pas attendre, pour finir une transaction, que l'auditeur général eût rendu sa décision sur la valeur stricte de l'objet ou de la marchandise. Evidemment, si le vérificateur découvre quelque chose d'excessif ou d'illégitime, son devoir est d'en informer les autorités ; ce serait également le devoir de l'agent spécial d'éclairer le ministre à ce sujet et celui-ci, à son tour, devrait des explications au parlement.

Les conditions et les circonstances varient tellement selon les saisons de l'année et les localités, qu'une personne peu au fait de ces conditions, surtout à la date de la transaction, ne saurait faire une estimation juste relativement à la légitimité des prix payés. C'est, au reste, l'affaire de l'ingénieur en chef. Il a sous ses ordres immédiats, dans chaque localité où se font des travaux et dans chaque centre où les achats doivent être faits, des agents en qui il a toute confiance et qui sont spécialement chargés de priser la valeur marchande des matériaux achetés pour le compte de l'Etat, et de faire rapport à leur chef en conséquence.

Il me paraît donc impossible de tenir l'auditeur général responsable de la gestion de tous les départements du service public. Il serait à peu près inutile de maintenir ces départements, si l'auditeur général devait être l'unique juge pour décider comment, à quel prix, à quelle date, on pourra acheter tels ou tels matériaux.

Chaque département est conduit par un personnel nombreux, et c'est à celui-ci qu'il appartient de surveiller les affaires. La tâche de l'auditeur général s'arrête à la question des payements.

En y réfléchissant de nouveau, notre honorable ami (M. Barker) s'apercevra que sa proposition est absolument inapplicable en pratique. Le chef du département est responsable de la bonne administration du service, car il doit compte à la Chambre de l'emploi de tous les crédits qu'elle lui a votés.

Il ne faut pas que l'auditeur général soit responsable du prix payé pour les marchandises.

Si, comme vient de le dire l'honorable député d'Hamilton, il s'agissait de faire l'inventaire et si pour cela l'auditeur général, avait besoin d'un expert capable de donner la valeur des articles en magasin, au moment de l'inventaire, je comprendrais cela ; mais demander, d'une manière géné-

rale, que l'auditeur général soit responsable des prix payés pour toutes les fournitures, c'est demander quelque chose d'impossible.

M. CLANCY : Cela ne me paraît pas du tout impossible car l'auditeur peut être un fonctionnaire ayant toutes les qualités requises pour faire un bon auditeur et posséder en outre des connaissances spéciales, lui permettant de faire ce que l'honorable député d'Hamilton vient d'expliquer. Il a cité un cas très frappant quand il a dit que dans les magasins il peut y avoir des effets accumulés pendant des années, et qui sont toujours inscrits dans les livres, au prix auquel ils ont été payés. Avec ce système les existences un magasin peuvent ne pas valoir un dixième de ce qu'elles ont coûté. Tant que dure cette accumulation, les comptes ne sont pas exacts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les effets en magasin peuvent va loir plus cher.

M. CLANCY : C'est possible, dans cer tains cas. L'honorable député d'Halifax a fait remarquer qu'il devrait y avoir un spécialiste qui serait en même temps auditeur. Il s'agit de faire un inventaire, une fois l'an. C'est absolument comme s'il s'agissait de vérifier les comptes d'une compagnie d'assurance ou d'une compagnie de prêt. La première chose à faire serait d'examiner les garanties et la valeur de ces garanties, et l'auditeur doit en déterminer la valeur, à cette date même. Pourquoi ne pas faire la même chose pour l'Intercolonial ? C'est une entreprise qui en vaut la peine. Tous les ans, on dépense des sommes considérables. Je comprends que ni le gouvernement ni le gérant général tiennent à ce que ces sommes ne soient pas réduites, et ce n'est pas un reproche que je leur fais en parlant ainsi. On tient toujours à faire la meilleure figure possible.

Le ministre des Travaux publics dit que le gouvernement est responsable, mais je crois qu'il va trop loin avec sa responsabillté. Le gouvernement n'est responsable qu'en ce sens que nous pouvons le changer s'il se conduit mal. Les ministres ne remboursent pas l'argent qu'ils ont fait perdre au pays ; leur responsabilité ne se réduit pas à une question de dollars et de cents, et il serait utile d'avoir un fonctionnaire entre eux et le public, quelques bonnes que soient leurs intentions. Si on veut que tout aille bien, conduisons-les sur un principe d'affaire. Rien ne s'oppose à ce que les comptes de l'Intercolonial soient apurés par un expert qui connaît la valeur des marchandises, qui irait dans les magasins faire un inventaire et distinguer les bons articles de ceux qui ne pourraient être vendus que comme du vieux fer——

M. HEYD : Cela ne serait pas un auditeur.

M. CLANCY : Mon honorable ami, ne paraît pas avoir compris. Ce serait un auditeur ayant des connaissances spéciales.

M. HEYD : Où y en a-t-il ? Vous ne pouvez pas en trouver.

M. CLANCY : Mon honorable ami se fait une plus petite idée que moi et la Chambre de l'intelligence de ses compatriotes.

M. CHARLTON : L'honorable député peut-il nous expliquer la différence entre les fonctions d'un auditeur et celles d'un évaluateur ? Il me paraît confondre les fonctions de deux employés bien différents.

M. CLANCY ; La différence est bien facile à expliquer. L'évaluateur doit connaître le prix des marchandises qu'il examine. Il doit être un expert, et posséder des connaissances spéciales, mais il ne s'ensuit pas qu'il ne peut pas être en même temps un excellent comptable, un bon auditeur. L'audition ne consiste pas seulement à voir s'il y a équilibre entre les recettes et les dépenses. Un auditeur doit voir si les dépenses étaient autorisées, si l'argent a été payé régulièrement, et tout s'est fait légalement. Parce qu'un homme possède des conaissances techniques, cela ne veut pas dire qu'il est incapable de faire un auditeur. Il est très facile de se procurer les services d'un homme comme celui dont parle l'honorable député d'Hamilton. Il est possible que nous n'en ayons pas actuellement, mais il ne serait pas difficile d'en trouver. La chose ne me paraît pas souffrir de discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour éviter tout malentendu je tiens à déclarer encore une fois que sur cette question il n'y a pas eu la moindre divergence d'opinion entre l'auditeur général et le gouvernement. L'auditeur possède des pouvoirs illimités pour vérifier ces comptes et il les exerce. On lui donne tous les employés qu'il demande et il a un contrôle absolu sur ces comptes. Je n'admets pas qu'il soit du devoir du gouvernement de lui imposer des fonctionnaires dont il ne veut pas.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit pas de ce que l'auditeur général veut ou ne veut pas, mais de ce qui est préférable dans l'intérêt du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas dans ce cas-ci, car c'est lui qui doit faire la demande.

M. R. L. BORDEN : Parce que l'auditeur général n'a pas fait une demande spéciale au parlement, ce n'est pas une raison pour que ce dernier s'abtienne de faire ce qu'il croit utile. Je prétends réserver mon indépendance. Il peut y avoir des choses nécessaires que l'auditeur général ne demande pas, et il peut en demander que je crois inutiles ou contraires à l'intérêt public. La question est de savoir si les magasins de l'Intercolonial doivent ou non être inspectés par un auditeur indépendant du gouvernement.

M. CHARLTON : Ce serait un évaluateur et non un auditeur.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député admet-il que les fonctions actuelles de l'auditeur général diffèrent quelque peu de ce que l'on entend ordinairement par auditeur ?

M. CHARLTON : Mon honorable ami prétend-il que l'auditeur général doit évaluer les effets mentionnés dans les comptes qu'il examine ; qu'il doit dire si le bœuf, le lard et les divers autres articles ont été achetés à un prix raisonnable ? Il n'a rien à faire avec cela. Il vérifie simplement les comptes, il voit s'ils sont en ordre, et si les paiements sont conformes aux pièces justificatives. Il n'a rien à voir aux prix des articles.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à déclarer que je ne partage pas du tout l'opinion que vient d'émettre l'honorable député de Norfolk-nord. Non seulement l'auditeur général a ce pouvoir, mais il l'a exercé en maintes circonstances. Si mon honorable ami veut consulter les rapports de l'auditeur général depuis cinq ou six ans, il constatera que ce fonctionnaire a envoyé ses commis, plus d'une fois, mesurer des travaux qui avaient été faits et qu'il a fait rapport que ces travaux ne justifiaient pas le paiement des sommes réclamées du gouvernement. Sous le gouvernement précédent, n'a-t-il pas envoyé mesurer les travaux faits au pont Curran ?

M. CHARLTON : Il n'était pas appelé à dire si les travaux valaient tant la verge, mais de s'assurer si les travaux avaient été faits. Il vérifiait les comptes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ignore évidemment ce que l'auditeur général a fait depuis 8 à 10 ans ; s'il veut consulter ses rapports, il verra que ce fonctionnaire ne s'est pas gêné d'exercer ce pouvoir très fréquemment, qu'il en ait eu le droit ou non. L'honorable ministre des Travaux publics semble croire que, parce qu'il y a un auditeur dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, cela règle tout. Cela ne règle rien du tout. Les attributions de l'auditeur général sont tout à fait différentes de celles 'un auditeur sous la juridiction du gouvernement. Le raisonnement du ministre des Travaux publics, poussé à ses extrêmes limites aurait pour résultat l'abolition de la charge d'auditeur général, car tous les ministères ont leur auditeur particulier. L'auditeur général est l'intermédiaire entre le public et le gouvernement ; il est nommé par le parlement, et non par les ministres. L'idée de l'honorable député d'Hamilton, c'est que nous devrions faire apurer ces comptes de la même manière que par l'auditeur d'un département, qui ne serait pas sous la direction du gouvernement, et que ce dernier ne pourrait pas destituer. Cela me semble une proposition bien raisonnable. On ne demande pas que l'auditeur général évalue chaque dollar de marchandise dans ces magasins ; on ne peut pas aller jusque-là, mais on peut l'autoriser à se renseigner quand il y a lieu de croire que certains prix sont exorbitants ou que le travail n'a pas été fait. Il faut avoir quelqu'un pour faire ce travail si on veut protéger le public. A l'heure qu'il est on peut confier cette tâche à un fonctionnaire du département, mais l'auditeur général devrait aussi avoir le pouvoir de contrôler ce travail.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable chef de l'opposition et moi sommes bien près de nous entendre. J'ai dit en terminant que si l'honorable député d'Hamilton demandait que l'inventaire de ces magasins fût fait par un fonctionnaire qui ne serait pas sous la juridiction du ministre des Chemins de fer, nous serions presque d'accord. Mais il a parlé d'une manière générale et c'est sur ce point que j'ai dit que cela me paraissait impraticable. L'honorable chef de l'opposition demande la même chose que moi, et je n'ai pas pris l'attitude qu'il me prête. La conclusion logique de la proposition qu'il émet serait l'abolition du parlement et des ministères ; tout serait laissé à l'auditeur général. Cela serait une conclusion plus logique que celle qu'il tire de mes remarques.

Je dis comme lui que si l'auditeur général croyait avoir besoin d'un évaluateur dans son bureau, pour faire un travail quelconque, il devrait l'avoir.

Je comprends parfaitement que si dans ce cas particulier, le parlement n'était pas satisfait de la manière dont la comptabilité de ces magasins était tenue, ou de l'évaluation faite des effets en magasin par le département, il pourrait faire faire un inventaire par un fonctionnaire nommé par le parlement même. Je trouve impossible et ridicule l'idée de demander à l'auditeur général et à ses employés d'être responsables de la valeur des articles en magasin. Je dis comme l'honorable chef de l'opposition que l'auditeur général ne doit pas être responsable de l'administration des affaires de ce pays. Le pays doit être gouverné par ses représentants, par le parlement. Notre autorité doit primer celle de l'auditeur général.

Les employés des différents ministères qui sont censés être tous compétents et honnêtes doivent certifier les comptes avant qu'ils soient envoyés à l'auditeur général ; les choses se passent absolument comme dans un grand établissement particulier dont le propriétaire doit s'en rapporter aux chefs des différents comptoirs quant à la valeur exacte des marchandises achetées. J'irai même jusqu'à dire que si l'auditeur général constatait, par exemple, que du bois acheté par le ministère des Travaux publics avait été payé $30 ou $40 du mille pieds, dans une localité où il se vend couramment $20, je considérerais qu'il manque à son devoir en en n'informant pas le minisctre, et en ne lui faisant pas savoir que la chose sera rapportée au parlement, si les explications nécessaires ne sont pas fournies. Mais je répète qu'il serait ridicule de vouloir tenir l'auditeur général responsable des prix payés par le département.

M. THOMSON (Grey-nord) : Le ministre dit-il que l'inventaire de ces magasins se fait à époques fixes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois. Dans un ministère aussi considérable que celui des Chemins de fer et Canaux il faut une comptabilité très rigoureuse, malgré que les comptes doivent être soumis à l'auditeur général. L'honorable député d'Hamilton et son collègue, l'honorable député de Bothwell ont prétendu que les fonctionnaires du département ou le ministre ont intérêt à faire voir que les achats n'ont pas été faits inconsidérément, ni en quantités excessives.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre m'a mal compris. Je n'ai pas parlé des achats bien ou mal faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que cela voulait dire.

M. CLANCY : Pas du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a laissé entendre que si le ministre avait acheté en trop grande quantités et que les prix étaient augmentés plus tard, il chercherait à empêcher la chose d'être connue. Dans un cas comme celui-là, l'auditeur pourrait charger un évaluateur d'examiner les comptes, mais lui, comme comptable ne serait pas en état de déterminer le prix de la marchandise. Un homme peut fort bien connaître le prix de tel ou tel article et ne savoir ni lire, ni écrire. Pour la même raison, on n'a pas le droit de tenir l'auditeur général responsable des prix payés. Sur ce point je suis d'accord avec l'honorable député d'Hamilton, et nous disons tous deux que si lors de l'inventaire il s'élevait quelque doute sur les prix payés, l'auditeur général pourrait charger un évaluateur, en dehors de son bureau, de faire un rapport.

M. CLANCY : Personne ne voudrait aller aussi loin que l'honorable ministre des Travaux publics et enlever toute responsabilité aux ministres, en rendant l'auditeur général responsable de toute autre chose, que d'avoir gravement manqué à son devoir. L'auditeur général ne peut pas être tenu responsable des prix exagérés qui auraient été payés. Tout ce qu'il peut faire c'est de signaler la chose. Ce n'est pas nouveau de faire certifier un compte avec la déclaration que les prix sont justes et raisonnables. J'ai souvent vu ce certificat sur des comptes que je savais exagérés. Sans vouloir jeter de blâme sur qui que ce soit, nous savons tous que c'est la tendance de tous les gouvernements de chercher à faire payer ces comptes. Le tout se réduit à de simples formalités.

Le ministre nous demandera peut-être si nous n'avons pas confiance dans ses employés. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter ce côté de la question. Que nous ayons confiance ou non, sous les gouvernements précédents comme sous le gouvernement actuel, des marchandises ont été achetées et payées trop cher. Il en sera toujours ainsi, tant qu'il y aura du favoritisme dans les achats.

Il est inutile de chercher à le nier, c'est un des vices de notre système de gouvernement. Je trouve raisonnable, quand des marchandises sont payées trop cher, que le ministre ou le gérant général en soient informés. Celui qui fait les achats ou celui qui évalue les articles dans les magasins, ne le diront pas et le ministre ou le gérant général ne le sauront jamais, si le renseignement ne leur parvient pas d'une autre source. Il me semble que ce serait à l'avantage des deux d'avoir un expert pour déterminer la valeur des marchandises achetées. On va trop loin, quand on prétend qu'il est impossible de trouver un expert qui serait en même temps un comptable compétent.

L'honorable député d'Hamilton a fait ressortir l'avantage d'avoir un pareil employé dans un département, où il y a tant d'occasions de fuites, en dépit de la surveillance du gérant auquel le ministre est obligé de s'en rapporter. Il faut nécessairement lui donner beaucoup de latitude, car sans cela, son utilité cesserait. Il ne peut pas toujours aller consulter le ministre et il doit être en état de prendre seul une décision dans une foule de cas. Il est vrai que le ministre est responsable de la conduite du gérant, mais la présence d'un auditeur indépendant faciliterait grandement la marche des affaires. Débarrassons-nous de la routine et adoptons des méthodes nouvelles et perfectionnées qui donneront de meilleures résultats.

La question que vient de soulever l'honorable député d'Hamilton n'est pas de celles qu'on écarte en disant : c'est impossible, cela ne se peut pas. La chose est fort possible, et tout le monde sait qu'il n'y a pas un ministère qui ne paie pas trop cher pour certaines marchandises. Le ministre n'est pas toujours en état de prévenir cela, et nous devons l'entourer de toutes les sauvegardes possibles.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que le ministre dit que l'auditeur général n'a aucune responsabilité en ce qui concerne la convenance des prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que le parlement puisse le tenir responsable des prix. S'il avait raison de supposer que les prix sont exagérés, son devoir serait d'en faire rapport au parlement ; s'il n'obtenait pas satisfaction du ministre, il appartiendrait aux électeurs de punir les ministres de leur mauvaise administration. Le seul reproche qu'on pourrait faire à l'auditeur général serait de n'avoir pas signalé une affaire louche, à qui de droit.

M. CLANCY : Il exerce ses pouvoirs pour empêcher la répétition d'une offense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute.

M. BLAIN : Je croyais que ses fonctions étaient plus étendues. Dans son rapport de l'an dernier, je trouve des lettres qui sont de nature à faire croire que ces fonctions sont bien différentes de ce que dit l'honorable ministre. Par exemple, des impressions ont été faites ailleurs qu'à l'imprimerie nationale. Les comptes envoyés à l'auditeur général étaient approuvés et portaient la mention que les prix étaient raisonnables ; cependant il refusa de payer sans avoir un autre certificat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celui de l'imprimeur du roi?

M. BLAIN : Il en avait déjà un de l'imprimeur du Roi, mais il en exigeait un autre pour attester que les prix ne dépassaient pas ceux qu'auraient demandés l'imprimerie nationale. L'auditeur général considère donc qu'il a une certaine responsabilité quant aux prix. S'il en était autrement, l'employé du ministère des Chemins de fer et Canaux préposé à l'évaluation des marchandises pourrait envoyer des comptes demandant le double des prix ordinaires et l'auditeur serait excusable de les payer. Il a certainement des pouvoirs à exercer, car il paierait tous les comptes qui lui seraient présentés et la responsabilité ne retomberait pas sur son département.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député dit que l'auditeur général paierait les comptes. Cela n'est pas du tout dans ses attributions.

M. BLAIN : L'honorable ministre admettra que pas un compte n'est payé sans le certificat de l'auditeur général?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre des Travaux publics a raison de dire que l'auditeur général ne doit pas être tenu responsable des prix payés. S'il en était autrement et s'il est vrai, comme le prétend l'honorable député de Bothwell, que beaucoup de réclamations exagérées ont été payées, l'auditeur général devrait être démis pour incompétence. Mais il n'est pas responsable des prix. Dans le cas de l'imprimeur du Roi, l'auditeur général exigerait un certain certicat ; si le compte avait été accompagné de ce certificat, l'auditeur général l'aurait approuvé.

M. BLAIN : De quel certificat s'agissait-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi exige non seulement que les prix soient justes et raisonnables, mais aussi qu'ils ne soient pas plus élevés que ceux de l'imprimerie nationale. Ce dernier certificat n'accompagnait pas le compte, car autrement l'auditeur général l'aurait approuvé et personne ne voudra prétendre qu'il devrait être responsable des prix. Tout ce qu'il avait à faire était de s'assurer si toutes les pièces justificatives exigées par la loi, étaient en règle. Vouloir le tenir responsable des prix serait lui imposer une responsabilité contrairement à l'intention de la loi et que lui-même ne voudrait pas accepter.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce qui ressort de la lettre de l'auditeur général. Il avait reçu un certificat disant que les prix étaient raisonnables et cependant il a refusé d'approuver le compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il exigeait un autre certifiant que les prix n'étaient pas plus élevés que ceux de l'imprimerie nationale. La loi l'oblige à exiger ce certificat et il ne lui avait pas été fourni.

M. BLAIN : Voici ce que dit la lettre de l'auditeur général. Je me contenterai d'en citer un passage :

> Veuillez ne plus payer d'impression au moyen de lettres de crédit, à moins que ce ne soit sur production des pièces justificatives comprenant un certificat que les prix ne sont pas plus élevés que ceux qu'il faudrait payer pour faire exécuter de semblables impressions à l'imprimerie nationale.

Je ne comprends pas que l'acte sous l'empire duquel l'auditeur général exerce ses fonctions exige la production d'un tel certificat. S'il l'exige, c'est sur l'auditeur général que repose la responsabilité de savoir si les prix réclamés ne sont pas trop élevés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas particulier.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il existe une distinction entre être responsable des prix payés et être responsable de la production d'un certificat. Dans le premier cas, il faut décider si les prix réclamés sont raisonnables ou non, tandis que dans le dernier cas il suffit de constater si le certificat est annexé ou non.

M. BLAIN : Je n'ai pas l'intention d'entreprendre une discussion sur ce point avec le ministre des Finances, mais j'aimerais à le comprendre. Je conclus du contenu de la lettre de l'auditeur général, dont je viens de donner lecture, qu'il se considère responsable de l'exactitude des prix contenus dans les comptes, et cela pour la raison que lorsque ce compte lui est transmis, il porte le certificat du fonctionnaire dont le devoir est de le certifier, que les prix sont justes et équitables. C'est là ce qu'exige la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général prétend le contraire.

M. BLAIN : Je suis bien certain que je ne lui donne pas une fausse interprétation, car l'auditeur général ne dit pas que la loi exige un autre certificat, seulement, comme il se sent également responsable des prix, il exige un certificat additionnel, dans lequel il est dit non seulement que les prix réclamés sont justes et raisonnables, mais de plus, qu'ils ne sont pas plus élevés que ceux qui seraient exigés à l'Imprimerie nationale.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Blain) a mal compris la

loi. Il arrive quelquefois que l'auditeur général s'attribue des pouvoirs très étendus, mais je dois reconnaître qu'ils ne prétend pas avoir à décider si les prix sont justes et raisonnables dans ce cas particulier. Je parle de mémoire, et je puis me tromper, car je n'ai pas en ma possession les documents concernant cette affaire ; cependant, je crois avoir raison de dire que durant plusieurs années il a approuvé ces comptes avec le certificat annexé dans la forme indiquée par l'honorable député ; seulement, un bon jour, il s'est aperçu—je ne dis pas qu'il est dans l'erreur—que la loi qui le régit exige un autre certificat, et c'est ce certificat qu'il a demandé. Nous avons adopté une loi durant la présente session indiquant bien clairement que ce certificat additionnel n'est pas requis.

M. CLANCY : Voici quelle est l'objection soulevée par mon honorable ami (M. Blain) ; il s'agit ici d'un travail qui aurait pu être exécuté à l'Imprimerie nationale et qui a été fait au dehors. Afin d'avoir une échelle de prix raisonnable, il prend comme point de comparaison ceux qui auraient été exigés par l'Imprimerie nationale, si ces impressions y avaient été faites.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le parlement qui a déterminé cela.

M. CLANCY : Je le comprends, seulement la remarque de l'honorable ministre n'a pas jeté de lumière sur la question. L'auditeur général ne doit pas se laisser guider uniquement par la lettre du statut, il doit exercer un certain pouvoir discrétionnaire, qu'il est impossible de mentionner dans un statut. Ces travaux d'impression avaient été exécutés au dehors, et l'auditeur général prît l'attitude suivante : Je ne m'occupe pas que le certificat indique que les prix sont justes et raisonnables, je veux savoir, si les prix que le pays est appelé à payer, ne sont pas plus élevés que si le travail avait été fait à l'Imprimerie nationale. Il ne s'agit pas de savoir s'il s'est tenu dans la limite des attributions qui lui sont conférées par les statuts——

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Clancy) me permettrait-il de lui poser une question ? Est-il bien certain que l'acte n'exige pas que le certificat annexé à ces comptes indique que le prix exigé n'est pas plus élevé que le prix qui serait réclamé par l'Imprimerie nationale ? Pour ma part, je ne pourrais l'affirmer, mais je crois qu'il l'exigeait avant l'adoption de l'amendement voté durant la présente session.

M. CLANCY: Si la loi l'exigeait, il est inutile d'essayer de guérir un mal ou une difficulté imaginaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, cela est nécessaire. Je vais en expliquer la raison à l'honorable député.

M. CLANCY: J'étais à faire remarquer au ministre des Finances que l'auditeur général pouvait agir comme il l'a fait. Et lorsque des impressions sont exécutées au dehors, il doit s'assurer que ces impressions ne coûtent pas plus cher que si elles étaient faites à l'Imprimerie nationale.

Personne ne voudrait soutenir que l'auditeur général a besoin d'être autorisé par une disposition particulière de la loi à faire la chose, car cela tombe dans l'exercice ordinaire de ses pouvoirs. Le député de Peel a fait remarquer que ce fonctionnaire croyait qu'il était non seulement de son devoir de s'assurer que les prix étaient justes et raisonnables, mais qu'il devait encore voir à ce que le pays ne fût pas appelé à payer plus que le montant requis, parce que ces travaux étaient exécutés au dehors. Voilà à quoi se résume toute l'affaire. Maintenant, si l'honorable ministre veut bien m'indiquer en quoi je suis dans l'erreur, je l'écoute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il convienne d'entrer dans la discussion des prix exigés pour ces impressions. Voici, cependant ce que je me rappelle de l'affaire. Il y a plusieurs années passées, sous l'empire du gouvernement conservateur, une loi fut votée dans le but de permettre de faire exécuter certains travaux d'impressions dans des parties du pays éloignées d'Ottawa, et il fut stipulé—ou du moins c'était là l'entente—que du moment que les prix seraient considérés comme étant justes et raisonnables, en tenant compte des conditions locales, ces prix devaient être acceptés et approuvés. Voilà quelle semblait être l'intention de l'acte ; durant plusieurs années l'auditeur général l'a compris ainsi, tant sous l'administration conservatrice que sous le régime libéral, et il a accepté et approuvé des comptes auxquels un certificat était annexé déclarant que les prix réclamés étaient justes et raisonnables. Il n'était pas question de certificat établissant une comparaison entre ces prix et ceux de l'imprimerie nationale. Je crois même que la loi avait pour but de reconnaître que les prix pouvaient être différents de ceux de l'imprimerie nationale, l'ouvrage ayant été fait dans des conditions différentes. Cependant, l'auditeur général, après avoir approuvé ces comptes pendant un grand nombre d'années, en arriva à la conclusion—je ne dis pas qu'il avait tort—que la loi sous l'empire de laquelle il exerce ses pouvoirs exigeait un autre certificat, et récemment il a réclamé ce certificat additionnel, prétendant qu'il était exigé par la loi. Je n'ai pas l'acte sous la main, mais je crois que son interprétation est exacte. Durant la présente session le parlement a voté une loi destinée à mettre en vigueur ce qui est l'esprit véritable de l'acte, et l'interprétation qu'on lui a appliqué pendant un grand nombre d'années sous les deux gouvernements.

M. CLANCY : Cela ne veut pas dire que l'on est justifiable de payer des prix exorbi-

tants pour des travaux exécutés au dehors. Si j'ai bien compris les explications du ministre des Finances, elles signifient que l'auditeur général a perdu tout contrôle sur ces dépenses. Elles veulent dire que durant des années il a approuvé des comptes comportant des prix excessifs—je suis prêt à reconnaître ce fait afin d'être juste pour tout le monde. Mais l'auditeur général, comme tout autre homme, s'instruit par l'expérience. Durant plusieurs années il a approuvé des comptes, sans s'occuper de savoir si les prix réclamés étaient trop élevés ou non, et un bon jour il s'est aperçu qu'il était de son devoir, non d'empêcher que l'ouvrage soit fait en dehors de l'imprimerie nationale, mais de voir à ce que les prix payés ne soient pas plus élevés que ceux de ce bureau, condition qu'il pouvait exiger sans avoir besoin d'être directement autorisé à le faire par la loi. Il semble que la question est facile à comprendre. Le gouvernement a libéré l'auditeur général de cette responsabilité, ce qui revient à dire que maintenant ces comptes seront payés aux prix approuvés dans le certificat qui, je le répète, n'est rien autre chose qu'une question de forme dans certains cas. Mais il se peut que le gouvernement ne soit pas justifiable de faire exécuter ces travaux à cet endroit. Le ministre des Travaux publics nous dit que le gouvernement est responsable. C'est là un genre de responsabilité qui n'a pas force de loi dans ce pays. La responsabilité ministérielle ne rembourse jamais rien au peuple qui a été lésé, et cela sous aucun régime politique. Plus les pouvoirs que l'on accorde à un fonctionnaire, dans le but de prévenir des excès, sont étendus, plus le pays en retire de bénéfices et plus les ministres sont tranquilles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous éloignons du véritable point en jeu. Seulement, je ferai remarquer à l'honorable député que le changement apporté à la loi ne veut pas dire nécessairement que des prix trop élevés avaient été payés pour ces impressions. Les prix payés étaient ceux que le département qui faisait exécuter les travaux, croyait justes et raisonnables, d'après les prix en vigueur dans les différentes parties du pays où il avait d'autre ouvrage à faire. C'est en cela que consiste la différence. L'auditeur général l'a compris de cette manière durant un grand nombre d'années, et a approuvé ces comptes, comme n'étant pas trop élevés, comme étant justes et raisonnables d'après les échelles de prix en vigueur pour ces impressions dans les différentes parties du pays où l'ouvrage était fait.

C'est l'esprit de la loi, et c'est ainsi qu'on l'a interprétée pendant un grand nombre d'années. Lorsque l'auditeur général a jugé à propos de lui donner une interprétation différente, bien que sa décision fût conforme à la loi, on a cru devoir y apporter un changement. Mais ce serait discuter le fond de la question. Il s'agit de savoir si l'auditeur général est responsable des prix payés. Pour ma part, je ne le crois pas, et je considère que cela fait plutôt partie de la responsabilité ministérielle. Il est de son devoir d'attirer l'attention sur tous les cas dans lesquels il soupçonne qu'il y a de la fraude, de la malhonnêteté, des prix excessifs, etc. Mais c'est sur les ministres que repose la responsabilité de tout cela et non sur ses propres épaules. Son devoir est de signaler la chose, de faire des représentations, d'adresser des reproches, s'il le désire, de porter la question à la connaissance du parlement, c'est là, à mon avis, la limite de son autorité, et il n'est pas responsable des prix, qu'ils soient raisonnables ou non.

M. CLANCY : Le ministre des Finances reconnaîtra avec moi qu'il est du devoir d'un ministre responsable de confier à un fonctionnaire tous les pouvoirs requis pour le mettre en état de prévenir ces illégalités. C'est le meilleur moyen que les ministres aient à leur disposition pour se protéger dans des cas comme ceux que nous discutons en ce moment. Je reconnais que l'on ne peut tenir l'auditeur général responsable de ces prix. Il ne peut empêcher le gouvernement de payer des prix excessifs, et il srait ridicule de vouloir lui adresser des reproches à ce sujet, car il n'est pas en son pouvoir d'empêcher la chose. Seulement, le député d'Hamilton prétend qu'il est important de donner à ce fonctionnaire tous les pouvoirs nécessaires pour mettre fin à cette pratique illégale.

M. BLAIN : Le ministre des Finances prétend que la loi exige que ces comptes soient accompagnés d'un certificat additionnel, et voici ce que dit à ce sujet la lettre de l'imprimeur du roi, M. Dawson :

> J'ai fourni le certificat exigé par l'acte de l'audition. J'ai certifié que les prix étaient justes et raisonnables. En équité, on ne devrait éprouver aucune hésitation à payer ces prix.

L'imprimeur du roi déclare qu'il a fourni un certificat attestant que les prix réclamés étaient justes et raisonnables. J'ignore si l'honorable ministre prétendra néanmoins, que ce fonctionnaire est dans l'erreur, et qu'il faut un autre certificat dans lequel il est dit que les prix réclamés ne sont pas plus élevés que ceux que le gouvernement serait appelé à payer pour faire exécuter de semblables travaux d'impression ailleurs. L'imprimeur du roi prétend qu'il suit cette pratique depuis dix ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois me rappeler que la prétention de l'auditeur général était qu'il existait une autre loi traitant de la question, qui exigeait la production d'un certificat additionnel, et c'est là le certificat qu'il a demandé.

M. BLAIN : Quand cette loi a-t-elle été votée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore, elle est en vigueur depuis un grand nombre d'années.

M. BLAIN : L'imprimeur du roi prétend que cette loi n'existe pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'auditeur général a réussi a établir qu'il existait une loi de cette nature, exigeant un tel certificat. Il a prétendu qu'il ne faisait que se conformer à la loi, en demandant les certificats qu'elle exige.

M. BLAIN : Cependant, l'imprimeur du roi déclare sous sa signature, dans une lettre portant la date du 26 décembre 1902, que les comptes ont toujours été payés sur la simple présentation d'un certificat établissant que les prix étaient justes et raisonnables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a probablement raison, car c'est tout ce que l'on a exigé durant un certain temps. L'auditeur général s'est aussi contenté de ce certificat pendant un grand nombre d'années, mais aujourd'hui, il exige quelque chose de plus, et prétend s'appuyer sur la loi.

M. THOMSON (Grey : Je considère que l'auditeur général avait droit d'exiger que les prix ne fussent pas plus élevés que ceux de l'imprimerie nationale.

Si des soumissions étaient demandées pour l'exécution de ces travaux d'impression, je comprendrais que l'auditeur général n'aurait pas besoin d'obtenir un pareil certificat, mais lorsque ces travaux sont donnés sans soumissions, je considère qu'il est nécessaire d'avoir un tarif quelconque pour savoir à quoi s'en tenir sur le coût véritable de ce travail. Le ministre des Chemins de fer par intérim voudrait-il me dire quelle était la valeur des marchandises contenues dans les magasins lors du dernier inventaire, et par qui cet inventaire a été fait?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet inventaire est fait le 30 juin de chaque année. Le rapport de l'auditeur général pour 1901-2 indique que la valeur de ces articles était de $1,500,000. A la fin de l'exercice de 1902-3, la valeur était, d'après l'inventaire, d'environ $917,302.24.

M. THOMSON : Par quel fonctionnaire cet inventaire a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gérant de l'Intercolonial me dit que l'inventaire du contenu des magasins établis sur le parcours du chemin a été fait le 31 octobre dernir, et l'inventaire du reste le 30 juin. L'inventaire général a lieu le 30 de juin, mais on préfère remettre à l'automne celui de magasins établis sur le parcours du chemin.

M. THOMSON : L'honorable ministre n'a pas encore répondu à ma question. Je lui ai demandé par qui était fait cet inventaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet inventaire est fait par les fonctionnaires de l'Intercolonial, des hommes spécialement employés par le ministère à cette fin.

M. BARKER : J'ai envoyé chercher l'Acte concernant l'imprimerie de l'Etat. Je n'y vois aucune disposition exigeant un certificat spécial, et l'amendement apporté durant la présente session ne met pas de côté un certificat de cette nature, car ce certificat n'était pas exigé auparavant. L'amendement voté durant la présente session contient ce qui suit :

Mais rien dans le présent acte exige que les travaux d'impression pour le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile Prince-Edouard s'exécutent audit établissement, dans le cas où ils pourront se faire plus commodément ailleurs à des prix n'excédant point ceux qui seraient demandés pour les mêmes travaux à cet établissement.

On a inséré cet article, non pour faire disparaître le nécessité de fournir un certificat qui était exigé antérieurement, mais afin de permettre au gouvernement de faire faire ses impressions en dehors de l'imprimerie de l'Etat. L'auditeur général agissait donc dans la limite de ses attributions en demandant la production du certificat exigé par le statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois me rappeler que l'auditeur général prétendait qu'il ne faisait que se conformer à la loi en agissant ainsi. Dans tous les cas, la chose n'est pas très importante, car je prétends simplement que la Chambre ne peut tenir l'auditeur général responsable des prix payés pour les marchandises comme étant justes et raisonnables. Tout ce que l'on peut exiger de ce fonctionnaire, c'est qu'il s'assure de l'exactitude des comptes. S'il se présente des cas dans lesquels il a raison de croire que ces comptes sont surchargés, il est également de son devoir de signaler la chose et de chercher à obtenir des explications. Mais nous ne pouvons le tenir responsable des prix payés pour les marchandises achetées dans tout le Canada, et je ne crois pas qu'il soit disposé à accepter cette responsabilite.

M. THOMSON : Je n'ai pas encore réussi à savoir quel est le fonctionnaire qui fait l'inventaire du contenu des magasins. Il y a sans doute un fonctionnaire à la tête de ce service des magasins, mais ces marchandises sont distribuées sur le parcours du chemin, aux différentes gares. Or, quel est celui qui en fait l'inventaire ? Est-ce le fonctionnaire à qui est confié l'administration de ces magasins ou un autre employé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le garde-magasin qui fait l'inventaire avec l'aide des employés sous ses ordres et l'aide des employés des autres services du chemin de fer, si la chose est nécessaire.

M. THOMSON : Qui fait l'estimation de ces marchandises? Est-ce le garde-magasin?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation de ces marchandises est basée sur les prix qu'ils ont coûté, déduction faite des pertes qui peuvent être résultées de leur

transport et de leur conservation en magasin. Le gérant général me donne à ce sujet l'exemple suivant : Si une certaine quantité d'huile a été emmagasinée, en la mesurant de nouveau il se produit toujours une certaine perte résultant du coulage, qui est portée au compte du revenu. On est certain de ne pas retrouver la même quantité. Alors on comble la différence dans les livres en portant la différence au revenu de l'année.

Article 3.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il existe une classification de ce montant considérable d'argent dépensé pour l'Intercolonial ? Si l'on place au crédit du ministère des Chemins de fer et Canaux $1,500,000 pour l'Intercolonial, dois-je comprendre que le ministre a le droit de dire que ce montant sera dépensé de la manière qu'il le jugera à propos? L'argent sera-t-il divisé de manière à ce que tel montant soit voté pour l'achat de rails d'acier et tel autre montant pour l'acquisition de locomotives?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, le tout est indiqué dune manière générale.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il se servir de ce million et demi de dollars pour acheter ce que bon lui semblerait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait un cas extraordinaire, mais il pourrait le faire. Seulement, que ferait-il ensuite de ces marchandises? Il lui faudrait les utiliser. Il ne serait guère agréable de les garder en magasin, et il ne pourrait les employer que sur l'Intercolonial, aux endroits et pour des fins déterminées par le parlement.

M. BLAIN : Je ne crois pas qu'il soit juste que le département ait le droit de disposer comme bon lui semble du plein montant voté par le parlement, ou que le ministre ait le droit de dépenser cet argent à sa guise. Ce dernier devrait être tenu de déclarer que tant de milliers de dollars seront dépensés pour telle partie du chemin, et ainsi de suite. Mais je considère qu'en laissant le ministre libre de dépenser cet argent comme bon lui semble, c'est lui accorder des pouvoirs très étendus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami voulait prendre magasin et avait besoin de $100,000 à cette fin, je ne crois pas qu'il avancerait ses affaires en disant qu'il se propose de dépenser tel montant pour acheter des marchandises d'une couleur, et tel autre montant pour des marchandises d'une autre. Je tiens à attirer l'attention du comité sur la disposition suivante de l'acte de 1893 concernant le bureau des impressions et de la papeterie publique :

Mais rien, dans le présent acte, n'exige que les fournitures de papeterie et les impressions pour les besoins du chemin de fer Intercolonial ou du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard s'exécutent audit établissement, dans le cas où ils pourront se faire plus commodément ailleurs, à un prix n'excédant pas ceux qui seraient demandés pour les mêmes travaux à cet établissement.

Par conséquent, tout ce que l'auditeur général a demandé, c'est qu'on lui fournisse un certificat tel qu'exigé par la lettre du statut. En agissant ainsi, il ne fait que se conformer à la loi.

M. BLAIN : L'auditeur général a-t-il refusé d'accepter ces comptes lorsqu'ils n'étaient pas accompagnés de ce certificat particulier?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore quelle a été la conduite de l'auditeur général sur ce point, antérieurement à l'Acte de 1893. Tout ce que je sais, c'est qu'après cela, il a approuvé ces comptes pendant un grand nombre d'années sans exiger ce certificat.

M. BLAIN : C'est-à-dire que l'auditeur général n'a pas mis en vigueur cette disposition de la loi concernant le certificat spécial auquel l'honorable député a fait allusion ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que non.

M. BLAIN : Cela est de nature à faire naître des soupçons. On serait porté à croire que l'on cherche maintenant à enfreindre la loi concernant ces comptes, ce qui n'avait pas lieu autrefois. L'honorable ministre pourrait peut-être nous faire connaître la raison qui oblige maintenant l'auditeur général à faire son devoir à la lettre et à mettre cette loi en vigueur dans toute sa sévérité, alors que durant un grand nombre d'années il n'a pas jugé nécessaire de le faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les prix ont été établis au moyen d'un arrêté ministériel adopté par le gouvernement conservateur.

M. CLANCY : Et ces prix ne devaient pas être plus élevés que ceux de l'Imprimerie de l'Etat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Et ils ne l'étaient pas.

M. CLANCY : C'est là ce que dit l'acte, et il ne pouvait adopter un arrêté ministériel qui fût en contradiction avec la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député prétend qu'il ne pouvait le faire. Il a déclaré il y a un instant que l'auditeur général fait ce qui lui plaît, sans s'occuper de la loi. Cet arrêté ministériel fut adopté. Prenons un autre exemple. Il y a 20 ans passés, le parlement adopta l'acte des pensions, permettant à celui qui prenait sa retraite de recevoir une pension basée sur le nombre de ses années de service. Une fois l'acte voté, il ses présenta un cas dans lequel un employé avait un peu moins d'une année de ser-

vice à son crédit, et il s'agissait de savoir quelle interprétation donner à la loi. C'est alors que le gouvernement de l'époque adopta un arrêté ministériel très raisonnable, dans lequel on stipula que lorsque la durée du service était moindre que six mois on ne devait pas en tenir compte, tandis que, si elle était de plus de six mois, elle devait compter pour une année de service complet. Durant 20 ans, l'auditeur général accepta cet arrêté ministériel comme faisant loi, mais il y a quelques mois, il découvrit tout à coup que cela était illégal, ou n'avait pas de bon sens, et il refusa à un gardien de phare de lui accorder sa pension, sous prétexte que la loi ne lui permettait pas d'autoriser la chose ; et cette année, il nous a fallu modifier la loi.

M. CLANCY : L'honorable ministre rencontrera certainement des cas de cette nature. On ne doit pas s'attendre à ce qu'après des années d'expérience l'auditeur général ne constate pas qu'il s'est montré trop peu sévère sous certains rapports, mais ce qu'il y a de plus extraordinaire à ce sujet, c'est que du moment que l'auditeur général veut mettre en vigueur la loi de 1893, le ministre des Finances arrive immédiatement avec un bill dans lequel il dit à ce fonctionnaire : La loi de 1893, tout en permettant de faire faire des impressions au dehors, stipule que ces impressions ne devront pas coûter plus cher que si elles étaient faites à l'Imprimerie de l'Etat à Ottawa ; or, vous faites mieux de ne pas insister sur l'application rigoureuse de cette loi, car sans cela, nous allons amender cette loi de manière à vous fermer la bouche, et nous pourrons payer les prix voulus pour convenir aux conditions existantes dans les autres villes.

Le gouvernement actuel n'est pas justifiable de faire faire une seule ligne d'impression et si cet ouvrage ne peut être exécuté à aussi bon marché qu'à l'imprimerie de l'Etat. On peut prétendre qu'il est plus facile de faire faire ces ouvrages ici et là, mais les membres de la droite savent parfaitement tout le danger qu'offre une pareille ligne de conduite. L'influence exercée par les amis du parti, sous l'empire de notre système parlementaire, est une source considérable de danger pour le public, et du moment que vous dépouillez l'auditeur général de son autorité, cela revient à lui dire ceci : Il est vrai que votre conduite est basée sur les dispositions de l'acte de 1893, mais si vous agissez ainsi, cela nous met dans l'impossiblité de donner des travaux d'impression à nos amis, car ils ne sont pas en état de faire concurrence à l'imprimerie del'Etat. Le gouvernement n'est pas justifiable d'en agir ainsi. Il se présente une foule de circonstances dans lesquelles on peut payer les prix que l'on veut, et attester qu'ils sont raisonnables et que celui qui les réclame ne réalise pas un profit trop élevé. Il peut arriver qu'un homme soit incapable de vivre là où un autre réalise des économies. L'honorable ministre adopte une ligne de conduite dangereuse, qu'il aura raison de regretter.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député voit de grands dangers dans tout ce que fait le gouvernement actuel alors que les mêmes actes, faits par ses amis, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ne provoquaient aucune crainte de sa part.

M. CLANCY : Je parlais d'une manière générale et j'ai dit que si le gouvernement conservateur avait fait une pareille chose, il aurait commis une illégalité

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill ne se rapporte pas directement au mérite de la question des impressions, mais que l'on me permette quand même d'énoncer les faits de la cause. Le gouvernement conservateur a adopté un arrêté ministériel ; l'honorable député a prétendu qu'il n'avait pas le droit de le faire.

M. CLANCY : J'ai dit qu'il n'avait pas l'autorité voulue pour le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : La prétention de l'honorable député tend à démontrer que ses amis violèrent la loi de 1893, lorsqu'ils adoptèrent un arrêté ministériel déclarant que cet ouvrage pourrait être fait dans les différentes parties du pays, à certains prix et conditions, en tenant compte des circonstances locales. Ce systèmes demeura en vigueur durant des années sous les deux gouvernements, et l'auditeur général permit la chose, en acceptant le certificat de l'imprimeur du roi attestant que les prix réclamés étaient justes et raisonnables. Puis, un matin, il s'aperçut que cela n'était pas régulier, et il résolut de s'en tenir à la lettre du statut. C'est alors que nous avons dit—ce n'est pas moi qui ai soumis ce bill, mais j'en prends ma part de responsabilité—la politique reconnue par les deux gouvernements pendant un grand nombre d'années, sans recontrer la moindre objection de la part de l'auditeur général, restera en vigueur. C'est à peu près ce qui a eu lieu au sujet de l'acte des pensions. Durant 20 ans ce fonctionnaire a payé au pauvre gardien de phare les quelques mois qui lui manquaient, mais tout à coup il s'aperçoit que ce qu'il a fait là est illégal, et il refuse de lui accorder plus longtemps le bénéfice de ces quelques mois.

Nous accordons cela au gardien du fort parce que nous croyons que c'est juste et raisonnable.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne peut pas se défendre là dessus. Il est assez intelligent pour savoir que l'ancien gouvernement n'avait pas le droit d'adopter un semblable décret du conseil. Il excédait ses pouvoirs, et l'auditeur général avait parfaitement le droit de faire remarquer au gouvernement que si un tel décret du conseil existait il était contraire aux statuts.

L'adoption de ce décret par l'ancien gouvernement ne justifie pas le gouvernement actuel de s'y conformer, si la politi-

que qu'il comporte n'est pas dans les meilleurs intérêts du pays. Je ne défendrai aucun acte de l'ancien gouvernement qui ne mérite pas d'être défendu. Je ne crois pas qu'un député, à quelque parti qu'il appartienne, doive toujours approuver les fautes que ses amis peuvent commettre. Adoptons plutôt une politique et des règles qui sont dans l'intérêt du pays. Mais quelle est l'excuse de l'honorable ministre ? Il prétend que l'ancien gouvernement a fait la même chose. Mais adopte-t-il les vertus comme les vices de l'ancien gouvernement ? Prétend-il qu'un gouvernement doit faire tout ce que ses prédécesseurs ont fait, que ce soit bien ou mal. Est-il dans l'intérêt du pays de diminuer le pouvoir de l'auditeur général en rappelant l'acte de 1893, bien que ce décret du conseil soit illégal. Je lui demande aussi s'il est dans l'intérêt du pays d'enlever ce pouvoir à l'auditeur général, et de permettre que l'impression des documents publics soit faite dans toutes les parties du Canada à des prix que l'on réussira toujours à justifier, avec les moyens à la disposition du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Clancy) a critiqué les actes de ses amis de l'ancien gouvernement. Je serai plus généreux que lui. Je vais défendre l'ancien gouvernement. Je ne permettrai pas qu'il soit condamné à faux par l'honorable député de Bothwell. En adoptant ce décret du conseil—car je crois que le gouvernement conservateur y traitait ces deux questions, les impressions et les pensions—l'ancien gouvernement a adopté un décret basé sur le bon sens. Au sujet des pensions, le bon sens et la raison demandaient que l'on tînt compte des fractions d'années, quand bien même les statuts n'en parlent pas. Lorsqu'un fonctionnaire avait fait sept mois, il était juste de lui tenir compte de toute l'année, mais s'il n'avait que deux ou trois mois, on n'en tenait pas compte du tout. C'est une règle censée et en la suivant nous n'avons fait que ce qui était juste et raisonnable. L'ancien gouvernement a fait faire des impressions publiques par ses amis pendant des années. C'est ce que nous faisons aujourd'hui, et je veux défendre le principe que nous avons le droit de donner à nos amis la préférence, pourvu que les prix soient justes ; je ne suis pas non plus en faveur de la concentration de tous les travaux d'impression dans l'imprimerie du gouvernement à Ottawa. On a déjà dans le passé fait une partie de ces travaux dans d'autres villes du Canada, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement actuel devrait tout concentrer à Ottawa. Il n'y a pas de changement dans les méthodes ou dans les prix. Les journaux conservateurs ont fait certains travaux d'impression pour le chemin de fer Intercolonial à un prix fixé dans le décret du conseil. Si le gouvernement actuel a continué à faire faire ces travaux aux mêmes prix justes et raisonnables, je dis que l'intérêt public n'en souffre pas, et je défends l'action de l'ancien gouvernement.

M. BLAIN : Je ne suis pas de même avis que l'honorable ministre au sujet des impressions que l'on donne à d'autres imprimeries que l'imprimerie du gouvernement. Je ne veux pas juger si l'ex-gouvernement a bien ou mal agi. A mon avis il avait tort et je crois que lorsque un gouvernement a une imprimerie bien outillée comme celle que nous avons dans Ottawa, il n'est pas sage de permettre au ministère des Chemins de fer de faire exécuter ses impressions dans d'autres parties du Canada. Peu importe si les prix sont justes ou non, ce n'est pas la question pour le moment, et je veux simplement dire que je désapprouve la politique du gouvernement à cet égard. Je ne crois pas que le pays l'approuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est un peu tard, le bill est voté.

M. BLAIN : Je crois que c'est le devoir du gouvernement d'enlever ce pouvoir au ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il y ait eu d'opposition au bill; personne n'a protesté et je crains fort que mon honorable ami ne soit lié comme les autres.

M. BLAIN : Peut-être ne devrais-je pas exprimer mes opinions aussi ouvertement. L'honorable ministre a essayé d'amender la discussion sur la question des pensions de retraite. Nous ne sommes pas responsables de cela. Je veux lui rappeler la promesse que lui et son collègue qui a siégé derrière lui, ont faite au pays, savoir que s'ils arrivaient au pouvoir ils aboliraient la loi des pensions de retraite. Cependant, la loi existe encore et le pays paie aujourd'hui en vertu de cette loi plus qu'il ne payait sous l'ancien gouvernement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Depuis dix minutes que j'attends avec beaucoup de patience que le comité cesse cette discussion intempestive, mais je constate qu'au lieu de diminuer elle s'élargit, et je suis obligé de demander au comité de vouloir bien revenir à la question.

M. COCHRANE : J'espère que l'honorable ministre va tenir compte de l'admonition.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, les deux côtés.

M. BLAIN : Le président est bien bon de montrer tant de patience ; mais je remarque que sa patience cesse généralement lorsque c'est un membre de l'opposition qui parle.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BLAIN : Je m'incline cependant, devant la décision du président. Je ne crois

pas que ce soit le temps de discuter la question des pensions de retraite. Ce n'est pas la gauche qui a amené la discussion sur ce point, et j'ai dit à son sujet tout ce que j'avais à dire. A mon avis ce bill accorde des pouvoirs trop grands au ministère des Chemins de fer. A mon sens ce ministère ne devrait pas avoir le droit de mettre $1,500,000 au crédit du chemin de fer Intercolonial, d'acheter tout ce qu'il voudra, en telle quantité qu'il voudra, où il voudra, et au prix qu'il jugera à propos. Je crois que le bill devrait spécifier qu'une certaine somme sera placée au crédit du ministère pour acheter des rails d'acier quand il en sera besoin, et une certaine somme pour acheter une locomotive, et ainsi de suite. Je ne crois pas qu'il soit sage de donner des pouvoirs aussi considérables au ministre. Le nouveau ministre semble demander beaucoup de liberté. Je ne sais pas si son prédécesseur croit que c'est à propos ; il n'est pas dans la Chambre. Pour ma part, je crois que c'est une législation très dangereuse, et je la condamne.

M. R. L. BORDEN : J'ai soulevé, ce matin, au sujet de l'article premier, une objection sur laquelle je n'ai pas beaucoup insisté pour la raison que le ministre des Finances et mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) paraissaient tous deux avoir une opinion différente de celle que j'exprimais, mais je dois dire que je ne suis pas encore tout à fait convaincu. Je crois comprendre l'intention de l'article, et la difficulté que j'aperçois dépend surtout du fait que la rédaction n'a pas été faite avec assez de soin. Tel qu'il se lit maintenant—la dernière ligne en ayant été rayée—l'article n'impose aucune restriction aux avances. Il n'y a pas nécessairement de relation entre l'article 1 et les articles 2 et 3. La difficulté que je vois serait en grande partie résolue si nous ajoutions dans l'article 1, après les mots "avances" les mots "sur le compte des approvisionnements de chemin de fer".

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection à ajouter ces mots, bien que je ne croie pas qu'ils changent beaucoup l'article. Je propose donc que l'on ajoute ces mots à l'article 1.

La motion est adoptée ; le bill est rapporté en troisième délibération et adopté.

AMENDEMENT A L'ACTE DU PILOTAGE.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) propose la deuxième lecture du bill (n° 261) concernant le pilotage du district de Montréal, et le port et de pilotage du district de Québec.

M. R. L. BORDEN : J'ai reçu une lettre de mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) qui me dit qu'il ne peut pas être ici aujourd'hui, mais qu'il y sera lundi, et qu'il aurait beaucoup d'obligation à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'il voulait remettre ce bill jusqu'à lundi. Ce bill touche aux intérêts de ses électeurs, et il voudrait être présent lorsqu'on le discutera.

La motion est retirée.

EAUX NAVIGABLES.

Bill (n° 260) concernant certains travaux dans et sur les eaux navigables, est lu pour la seconde fois, délibéré en comité général.

Article 1.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien laisser cet article en suspens jusqu'à la prochaine session afin que nous puissions avoir le temps de l'étudier. Le gouvernement actuel n'a jamais fourni un dollar pour l'érection d'un quai sur un côté ou l'autre de l'île Howe. Les cultivateurs, afin de sortir de cette île, ont établi un bateau passeur fonctionnant au moyen d'un câble, et ont construit un quai des deux côtés. Pourquoi le gouvernement obligerait-il ces gens à prendre un permis et à payer $5 pour la permissison d'utiliser le bateau passeur qu'ils ont établi eux-mêmes ? Ce bill s'appliquera aux passages de rivières établis depuis 50 ans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas une loi réglementant l'usage de ces câbles afin de protéger la vie et la propriété. Il est possible que le gouvernement ne fasse pas payer de droit aux passages établis depuis longtemps, mais il est nécessaire que ces passages soient soumis à des règlements. L'absence de règlements a été cause que des accidents sont arrivés. Presque toute une famille s'est noyée au bout de l'île à Montréal il y a quelques mois. On avait tendu sans permission un câble d'un côté à l'autre du chenal. Le câble était sous l'eau, on ne le voyait pas et il n'y avait rien pour indiquer sa présence. La chaloupe dans laquelle était cette famille frappa contre cet obstacle et tous furent noyés. Le seul recours laissé aux successeurs des noyés est de poursuivre en dommages ceux qui ont tendu le câble. Dans Manitoba les accidents du même genre ont été fréquents.

M. TAYLOR : Le raisonnement de l'honorable député n'est pas une justification suffisante de la conduite que l'on veut suivre. Il est souvent arrivé des accidents à des bateaux qui ont des mécaniciens, des capitaines et des pilotes licenciés. Je ne vois pas quel danger il puisse y avoir de laisser ces câbles là où ils sont, s'ils sont au fond des rivières. Si l'honorable ministre veut laisser le bill en suspens, il verra qu'il recevra un grand nombre de pétitions à l'encontre de sa proposition.

M. HUGHES (Victoria) : Ce bill ne se rapporte-il-il qu'aux rivières navigables ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, je n'ai pas l'intention de faire de règlements au sujet des câbles qui traversent les rivières qui ne sont pas navigables. Je demande le moins qu'il est possible de demander dans les circonstances présentes, et j'agis suivant les recommandations qui ont été faites. Si l'honorable député veut appliquer ce bill aux rivières non-navigables l'honorable député de Leeds (M. Taylor) s'y opposera davantage. Le principe du bill n'est pas nouveau. Il est contenu dans le chapitre 92 des statuts revisés du Canada concernant certains travaux construits dans les eaux navigables Cet acte a été voté en 1886 et le bill actuel ne fait qu'en étendre les pouvoirs ; il permet de faire certains règlements qui ne sont pas prévus par la loi telle qu'elle est maintenant, et dont l'absence est une cause de pertes de vie et de propriété.

M. CLANCY : Il y a des rivières navigables sur lesquelles les municipalités ont établi des câbles, et si le bill actuel devient loi ces municipalités seront sans doute obligées de prendre un permis du ministre qui ensuite enverra son inspecteur pour voir si les travaux sont faits suivant les règlements. Si l'honorable ministre consent à n'appliquer ce bill qu'aux Territoires du Nord-Ouest où il n'y a pas d'institutions municipales, pour ma part je ne m'y opposerai pas beaucoup, mais s'il veut empiéter sur des choses dont s'occupent les municipalités d'Ontario, je crois qu'il va trop loin. Quels règlements se propose-t-il de faire à propos de ces câbles? Enverra-t-il un inspecteur pour voir à leur exécution?

M. HUGHES (Victoria) : Il en enverra plusieurs.

M. CLANCY : Je crains que ce ne soit qu'un nouveau moyen de créer de nouveaux emplois. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier le bill bien à fond, mais d'après l'explication qu'en donne l'honorable ministre, je suis porté à croire qu'il n'a pas le droit de prendre charge des passages d'eau qui sont administrés aujourd'hui d'une manière satisfaisante par les municipalités. Il n'y a pas de raison non plus de faire payer $5 à une municipalité pour le droit d'administrer ces passages.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai quelque chose à ajouter à ce que l'honorable député de Bothwell a dit, et l'honorable ministre pourra répondre aux deux ensemble lorsqu'il parlera. J'ai compris que le conseil des Territoires du Nord-Ouest établissait lui-même ces passages et les maintenait pour la commodité des colons. Est-ce que le bill de l'honorable ministre ne viendra pas en conflit avec le conseil des Territoires, de même qu'avec les municipalités dont parle l'honorable député de Bothwell ? Et si le gouvernement oblige de prendre un permis ne sera-t-il pas obligé de voir à ce que ces passages soient tenus en bon ordre et est-ce qu'il ne sera pas responsable des accidents ?

Le MINISTRE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Hughes) n'est certainement pas sérieux. Si l'on construit un pont sur une rivière navigable suivant des plans qui ont été soumis au gouverneur général en conseil et approuvés par lui, et qu'un accident ait lieu, l'honorable député prétendra-t-il que le gouvernement est responsable ?

M. HUGHES (Victoria) : Certainement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne soutiendrait certainement pas cela devant une cour de justice.

M. TAYLOR : A l'appui de ce que l'honorable député de Bothwell a dit, je puis ajouter que l'un des câbles entre l'île Howe et la terre ferme est la propriété de la municipalité qui paye un homme pour en avoir soin. L'autre câble, au bout de l'île, est la propriété d'un particulier. Je ne sais pas si le m inistre a l'intention de décréter que ces passages d'eau ne pourront être exploités si l'on n'en a pas fait la demande à son ministère, et lui avoir payé $5. Il dit que cette loi ne s'applique pas aux eaux non navigables. L'honorable ministre voudra-t-il définir ce qu'il entend par eaux navigables et eaux non navigables ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député doit connaître cela aussi bien que moi. Tout le monde sait ce qu'on entend par eaux navigables.

M. TAYLOR : Mais l'honorable ministre voudra-t-il nous donner l'explication ? En réponse à mon honorable ami de Victoria (M. Hughes) il a parlé d'eaux non navigables. Qu'entend-on par eaux non navigables ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces eaux sont celles sur lesquelles on ne peut faire naviguer les bateaux qui font un transport régulier. Le statut est très clair au sujet de ce que l'on entend par eaux navigables et flottables. Je ne vois pas la nécessité d'un débat à ce sujet.

M. TAYLOR : D'après l'honorable ministre que doit-on comprendre par eaux non navigables ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Une eau sur laquelle il n'est pas possible de naviguer.

M. TAYLOR : Avec quelle sorte d'embarcation ?

M. HEYD : Avec un canot ?

M. TAYLOR : Le plus petit étang dans le pays peut porter une embarcation quelconque. De sorte que cette loi s'appliquera à toutes les nappes d'eau qu'il y a dans le pays.

M. COCHRANE : Il ne faut pas laisser croire à l'honorable ministre qu'il peut renvoyer la question d'un signe de tête. Il sem-

ble croire que tout le monde devrait savoir ce qu'est une eau navigable ; mais, comme je ne suis pas du métier, j'avoue que je ne suis pas aussi savant à ce sujet que l'honorable ministre. Q'entend-on par eaux navigables ? L'honorable député de Brant-sud dit que toute eau sur laquelle on peut aller en canot est une eau navigable. Est-ce l'avis de l'honorable ministre ? Prenons le cas d'une rivière dans laquelle il y a une île. D'un côté de l'île il y a le chenal pour les gros bateaux et de l'autre, entre l'île et la rive, celui où ces bateaux ne passent pas. Est-ce que la partie de la rivière où ces bateaux ne passent pas est une eau navigable d'après la loi ? Ou encore, prenons le cas dont a parlé l'honorable député de l'île Sud. Cette île, si je me rappelle bien, est située au pied du lac Ontario. Les cultivateurs ont tendu un câble entre la terre ferme et l'île afin d'y faire voyager un bateau passeur. Les bateaux à vapeur peuvent ne pas passer dans ce chenal, mais est-ce une eau navigable ou non navigable ? Ces passages, lorsqu'ils ont été établis par les municipalités, sont naturellement aussi bien administrés qu'ils pourraient l'être par le ministre de la Marine et des Pêcheries ou par un fonctionnaire qu'il déléguerait. Si l'honorable ministre entreprend de réglementer ces câbles, obligera-t-il les municipalités à observer les règlements que son ministère pourra faire, et exigera-t-il qu'elles prennent un permis? L'honorable ministre devrait répondre à ces questions avant de demander à la Chambre d'adopter cette loi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toutes les eaux navigables relèvent de l'autorité fédérale, et ce serait s'insurger contre cette autorité que d'y tendre un câble qui gênerait la navigation. Ce bill, si je ne me trompe, a simplement pour but de soumettre ces gens à une taxe nominale, en vue de fixer les responsabilités et d'avoir l'assurance que le travail se fera sans nuire à la navigation.

M. COCHRANE : L'honorable ministre considère-t-il par exemple que la rivière Trent est une rivière navigable ? Elle n'est pas navigable présentement, mais en y apportant des améliorations, elle pourrait être facilement rendue navigable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des gens qui ne sont pas du métier comme l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) et moi-même, en auraient bientôt par-dessus la tête si nous entreprenions de donner la signification légale des mots " cours d'eau navigable ".

Il est possible, ainsi que le dit le ministre de la Marine et des Pêcheries qu'un cours d'eau navigable soit celui sur lquel on peut faire de la navigation pour les fins commerciles, à moins qu'un acte du parlement ne déclare le contraire.

M. CLARKE : Cours d'eau d'utilité générale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des cours d'eau qui sont navigables et que l'on pourrait accepter comme tels à moins qu'un acte du parlement ne déclare le contraire. Dans tel cas c'est la province qui a juridiction sur ces cours d'eau et non pas le gouvernement fédéral. Il y a d'autres cours d'eau sur lesquels à un certain temps de l'année, même un canot ne pourrait pas canoter, et cependant ces cours d'eau sont déclarés par la loi être des cours d'eau navigables.

M. TAYLOR : La loi qui définit les eaux navigables met ces eaux sous la juridiction du ministre des Travaux publics. Or, je voudrais savoir pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries veut prendre charge de ces passages lorsqu'ils appartiennent en réalité au ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans un sens général, cela peut être vrai, mais mon honorable ami sait que les pêcheries et les cours d'eau navigables sont sous le ministère des Pêcheries et c'est l'ancien gouvernement qui, je crois, a transféré les passage d'eau au ministère des Pêcheries. Mais d'une façon générale, je crois que mon honorable ami a raison et qu'il est dans l'intérêt public que l'octroi de ces permis soit confié au ministère de la Marine plutôt qu'au ministère des Travaux publics.

M. TAYLOR : Si quelqu'un veut construire un quai sur un rivière navigable il est obligé d'en demander la permission au ministère des Travaux publics qui a juridiction sur toutes les eaux navigables. Le ministre de la Marine et des Pêcheries croit peut-être que ces câbles peuvent empêcher de passer les poissons qui fréquentent ces eaux. C'est peut-être dans ce but que ce bill a été fait, autrement je ne vois pas qu'il soit justifiable, à moins que ce ne soit pour amener de l'eau à son moulin et lui permettre de distribuer plus de faveurs. Je ne vois pas pourquoi la loi diviserait ainsi le ministère, mettant d'un côté une partie des rivières navigables sous la juridiction du ministère des Travaux publics, et l'autre partie sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Si le gouvernement a promis au ministre de la Marine et des Pêcheries d'étendre sa juridiction, qu'il soumette donc à la Chambre un bill définissant cette juridiction, au lieu de procéder ainsi au moyen de petits bills qui diminuent la juridiction du ministère des Travaux publics. Mais voyons quel serait l'effet de cette proposition au sujet du canal Rideau depuis Ottawa jusqu'à Kingston. A ma connaissance personnelle il y a sur ce canal plusieurs passages d'eau qui sont établis depuis des années. Faudra-t-il qu'ils cessent de fonctionner ? Je demande au ministre de nous indiquer un seul accident sur les eaux du Saint-Laurent ou du canal Rideau qui a été causé par ces câbles, ou de nous désigner à quel endroit du Canada ces câbles ont causé des accidents ou de nous citer un cas dans lequel une famille traversant

dans une chaloupe ait touché à un de ces câbles et ait été noyée. Des accidents de ce genre arrivent tous les jours sans qu'il y ait de câbles. Mais parce qu'un accident aurait eu lieu le ministre va-t-il imposer ces embarras considérables au pays ? Prétend-il qu'un cours d'eau est navigable parce qu'on peut le naviguer en canot ? Je n'ai jamais entendu dire qu'un bateau à vapeur et même un canot à voiles soit jamais venu en contact avec ces câbles. Ces bateaux passeurs sont d'une grande commodité pour la population dans toutes les parties du pays. Pour établir une communication entre une rive et une autre, les gens n'ont qu'à mettre sur la rivière une petite embarcation qu'ils tirent avec un câble. Ce câble repose au fond de la rivière lorsqu'on ne s'en sert pas et ne nuit aucunement à la navigation. Lorsqu'on s'en sert les gens voient le bateau qui marche et attendent. Mais le ministre veut créer des emplois pour une demie douzaine de ses amis qu'il enverra inspecter ces câbles, percevoir les permis, et gêner le public en général.

M. CLANCY : La province d'Ontario a-t-elle demandé à l'honorable ministre de faire cette loi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette législation n'est pas nouvelle ; le principe en a été adopté il y a près de 20 ans, lorsque la Chambre a voté le premier bill réglementant l'usage des eaux navigables. Cette loi était une consolidation de plusieurs lois déjà existantes. Le chapitre 92 concernant les eaux navigables, les ponts, les estacades, la reconstruction ou la réparation des ponts, exigeait dans chacun de ces cas, que les plans fussent soumis à l'Exécutif qui ne devait les sanctionner que si l'on prouvait clairement que les travaux proposés n'empêcheraient pas la navigation ou ne la rendraient pas plus difficile. Conséquemment, cette législation n'est pas nouvelle du tout. Je ne m'attendais pas naturellement à entendre toutes ces objections, car j'aurais pu examiner plus à fond la législation passée. Mais je vois que le chapitre 35 de 49 Victoria parle d'un certain nombre de lois qui existaient auparavant et qui ont été rappelées. Ces lois sont les suivants : 45 Victoria, ch. 37, concernant les ponts construits sur les rivières navigables sous l'empire des lois provinciales ; 46 Vic., c. 43, concernant les estacades et autres travaux construits dans les rivières navigables sous l'empire des lois provinciales et autrement ; 46 Vic., ch. 44, actes amendant une loi de la présente session concernant les estacades et autres travaux construits dans les rivières navigables sous l'empire des lois provinciales ou autrement ; 48-49 Vic., ch. 6, acte pour amender la loi concernant les ponts et autres travaux construits dans les rivières navigables sous l'empire des lois provinciales. Cette loi de 1886 est une consolidation de tous ces statuts.

M. COCHRANE : Il n'y a pas un mot dans ces statuts au sujet des passages d'eau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, pas au sujet des passages d'eau, mais au sujet de tout le reste. Il n'y a probablement pas eu à cette époque d'accidents comme ceux qui ont eu lieu depuis, et l'on n'avait pas cru nécessaire d'adopter une telle loi. J'ai parlé des accidents qui ont eu lieu sur le fleuve Saint-Laurent et sur la rivière Rouge, lorsqu'un homme dans un yacht s'est noyé parce que son yacht a passé sur un câble qu'il ne voyait pas. Je ne vois pas que ce soit une action condamnable que de protéger les citoyens contre de tels accidents, si l'on admet que c'est un bon principe de protéger ses biens. La loi réglementant les estacades, les ponts, etc., sur les eaux navigables est faite en vue de protéger la vie des citoyens. Elle est dans l'intérêt de la navigation purement et simplement. Je ne comprends pas le raisonnement de l'honorable député lorsqu'il dit que je présente cette loi dans le but de créer des emplois et de me permettre de nommer des employés pour les remplir. Je ne vois pas comment il peut dire cela. On pourrait faire le même raisonnement chaque fois qu'on entreprend de réglementer un service quelconque dans l'intérêt public. Il serait aussi raisonnable de prétendre que nous ne devrions pas avoir de police pour faire observer la loi, parce que cela permet de faire des nominations à des emplois. Il faut nécessairement quelqu'un pour faire exécuter la loi. Ce bill ne dit pas que ce sont des fonctionnaires du ministère qui verront à la faire exécuter. Nous avons des employés par tout le Canada et ce ne sera pas une chose difficile que de veiller à ce que ces câbles soient posés selon le règlement. Les compagnies de télégraphes qui posent des câbles dans les rivières et les cours d'eau s'arrangent de telle façon qu'ils n'embarrassent pas la navigation ; d'ailleurs, leurs câbles en souffriraient si les bateaux les touchaient. Mais il n'en est pas ainsi des câbles mobiles. L'honorable député dit que ces câbles restent au fond de la rivière. Ce n'est pas le cas. Lorsque le bateau traverse d'une rivière à l'autre, le câble est levé et c'est là où est le danger.

Ceux qui naviguent dans ces parages, nous dit l'honorable député, peuvent aisément voir venir le bateau passeur, et ils devraient se mettre à l'abri du danger. Mais, lorsque le courant est rapide, cela est impossible, car rien n'indique s'il y a un câble à l'endroit où se trouve le bateau ou l'embarcation.

Eu égard à toutes ces raisons, je crois que le projet de loi est satisfaisant et que les objections soulevées par l'honorable député ne devraient pas nous empêcher de l'adopter. A mon avis, le seul but de l'honorable député est d'amuser le tapis.

M. TAYLOR : Si nous avons réglementé la construction des estacades et des ponts, ce n'est pas une raison d'adopter le présent projet de loi. Chacun sait qu'une estacade

en travers d'un cours d'eau navigable barre le passage aux vaisseaux. L'estacade est fixée à demeure et constitue un obstacle à la navigation. On peut en dire autant d'un pont. La loi a dû s'occuper de la construction des ponts sur les cours d'eau navigables et statuer la hauteur qu'ils doivent avoir au-dessus du niveau des eaux. Mais ces câbles n'entravent aucunement la navigation. Ils sont ordinairement posés en travers de cours d'eau peu larges et en eau calme.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'en ai vu dans des courants plus rapides qu'aucun de ceux qu'on voit dans Ontario ou Québec. J'ai vu de ces câbles en travers des eaux de la rivière Yukon et je vous demande s'il y a au Canada un cours d'eau plus torrentueux.

M. TAYLOR : Lorsqu'il est impossible de les mettre ailleurs, il se peut qu'on les pose dans les courants mais, d'ordinaire ils traversent des passes étroites et des eaux calmes. Ceux de l'île Howe n'ont pas un huitième de mille de longueur et il ne passe aucun vaisseau à cet endroit, sauf peut-être une chaloupe à rames ou à voiles. Il est facile de voir le départ du bateau passeur et d'attendre qu'il soit rendu sur la rive opposée. Il y a trente ans que la municipalité entretient ce bateau qui fait la navette entre l'île Howe et la terre ferme. Au bas de l'île, un cultivateur maintient un bac mû au moyen d'un câble, à l'usage de ceux qui veulent sortir de l'île. Il n'y a pas de voyages réguliers ; le batelier attend les passagers. La navigation n'est pas gênée ; jamais aucun accident n'a eu lieu ; pourquoi obliger ce pauvre cultivateur à se rendre à Ottawa pour solliciter du ministre de la Marine et des Pêcheries la permission d'entretenir ce passage pour l'avantage de la population de cette petite île ? Pourquoi exiger qu'il vienne demander au ministre une patente qui lui coûtera $5 avant de lui permettre d'accommoder les cultivateurs de l'île Howe? Le gouvernement du jour n'a jamais consacré un seul dollar à la construction d'un quai à l'usage de ces pauvres gens. La municipalité de l'île a construit le quai et le ministre viendra lui demander $5 pour lui accorder une patente ! C'est une indignité. La chose se répètera dans presque toutes les municipalités d'Ontario où la population se sert de ces bacs mus par une chaîne ou un câble métallique. Je le répète, c'est une indignité d'exiger que les bateliers se munissent d'une patente et de leur imposer une amende d $100 ou plus au cas où ils négligeraient de le faire.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais comprendre l'opposition que suscite ce projet de loi. Celui-ci statue que personne ne devra créer d'obstacles dans les rivières ou cours d'eau navigables. Celui qui pose une chaîne en travers d'une rivière propre à la navigation crée un obstacle de nature à causer des accidents. Cette pratique peut être tolérée en certains endroits sans qu'il en résulte de graves inconvénients, parce que personne n'utilise le cours d'eau, bien qu'il soit navigable ; mais, ailleurs, elle peut entraîner des inconvénients sérieux. Dans ces circonstances, il me semble que c'est une sage mesure de précaution d'exiger qu'on n'exerce ce privilège qu'après en avoir obtenu l'autorisation, une enquête préalable ayant eu lieu sur l'opportunité de permettre la pose d'un de ces câbles. En certains endroits, cette pratique peut n'offrir aucun inconvénient ; dans d'autres, elle peut être répréhensible, et même dangereuse. Il n'y a pas lieu de trouver à redire parce qu'on ne permet pas au premier venu, fût-il animé des meilleures intentions, de créer un obstacle dans une rivière navigable, car les conséquences peuvent être excessivement sérieuses.

Il est vrai, comme l'a dit le représentant de Leeds (M. Taylor), qu'il y a en certains endroits des bacs de petite dimension. Rien n'oblige les bateliers à se rendre à Ottawa pour obtenir une patente. La loi décrète que celle-ci ne coûtera pas plus de $5. Elle pourra ne coûter qu'un dollar ou vingt-cinq cents. Le principe du bill semble excellent.

M. CLANCY : Je ne crois pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries ou même le très honorable premier ministre aient bien saisi toute la portée du présent projet de loi. Je citerai un exemple qui me tombe sous les yeux presque chaque jour. La rivière Sydenham, qui est navigable jusqu'à 12 à 16 milles de son embouchure, se divise en deux bras ; sur chacun passent constamment des bateaux pendant la saison de la navigation. Cette rivière ne sépare pas les municipalités ; elle coule dans leurs limites. Chaque municipalité entretient des bateaux passeurs au lieu de construire des ponts, ce qui coûterait trop cher. La loi d'Ontario permet aux municipalités d'établir et d'entretenir un service de bateaux passeurs dans leurs limites ou entre deux municipalités différentes. Dans ce dernier cas, elles doivent obtenir l'autorisation de l'Exécutif provincial. Je m'occupe des bacs entretenus par une seule municipalité ; sur cette rivière, il y en a cinq ou six. Ils n'entravent pas la navigation et le service est entretenu par la municipalité, encore plus intéressée que ne saurait l'être le ministère à protéger la vie et les biens des citoyens. Il ne saurait être question d'exiger qu'une municipalité qui a entretenu pendant ciquante ans un service de bateaux passeurs, et a pris le plus grand soin de protéger la vie des citoyens, vienne à Ottawa demander l'autorisation de maintenir ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations, parce que le représentant de Deux-Montagnes (M. Ethier) désire faire inscrire sur le feuilleton, avant la suspen-

sion de la séance, un bill adopté par le Sénat.

Le comité rend compte de ses travaux

M. ETHIER : Je demande la permission de présenter un bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa.

La motion est adoptée et le bill voté en première et deuxième délibération et renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

PORT DE SYDNEY-NORD

Le bill (n° 262) modifiant l'Acte concernat le port de Sydney-nord, dans la Nouvelle-Ecosse, ayant été voté en deuxième délibération, la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Article 1.

M. R. L. BORDEN : Voilà, à mon sens, une mauvaise manière de rédiger un projet de loi, attendu qu'elle ne nous permet pas de comprendre, à la simple lecture, quelle est la portée de l'amendement. Le ministre sera-t-il assez bon de nous dire comment se lira l'article 8 après avoir été retouché ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (lisant) :

Les appointements du maître de havre ne seront pas de plus de cinq cents piastres par année.

Article 2.

M. R. L. BORDEN : Cet article prête le flanc à la même objection. Le ministre aura-t-il l'obligeance de citer l'article 10 de la loi tel qu'il se lira une fois modifié ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (lisant) :

Ces droits de havre seront perçus par le percepteur des douanes audit port, qui ne donnera pas de permis à l'entrée ni d'acquit à la sortie à aucun navire avant que les droits de havre ne soient payés sur ce navire ; et il remettra aux commissaires, le dernier jour de chaque trimestre, savoir, les trente et un mars, trente juin, trente septembre et trente et un décembre, ou aussitôt que possible ensuite, et après déduction faite de cinq pour cent pour sa rémunération, les sommes ainsi perçues.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

ACTE DES SINISTRES MARITIMES.

Le bill (n° 263) modifiant l'Acte des sinistres maritimes, de 1901, est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité général pour l'étudier.

Article 1.

M. CLARKE : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela signifie qu'une enquête sera tenue sur les échouements. La loi n'en disait rien jusqu'ici.

Article 2.

M. R. L. BORDEN : Le ministre devait nous faire connaître les recommandations de la chambre de commerce anglaise sur ce sujet, lorsque le bill a été voté en deuxième délibération ; nous aurions même préféré que ce fût plus tôt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'amendement a pour objet d'autoriser le ministre à nommer un commissaire permanent. Lorsque la nouvelle d'un sinistre est transmise au ministère, le ministre peut être absent ou introuvable et l'enquête est différée. La Chambre de commerce anglaise ayant fait des recommandations au ministère, nous avons cru que, dans l'intérêt de la navigation et de la route du Saint-Laurent, il était préférable que le commissaire n'eût pas à attendre l'autorisation du ministre. Le comité comprendra, je l'espère, qu'il n'y a aucun inconvénient à appréhender, attendu que le ministère confie ordinairement au même fonctionnaire le soin de tenir ces enquêtes, et celui-ci choisit ses assesseurs. Grâce au présent amendement, l'enquête ne sera pas différée.

M. BORDEN (Halifax): Lorsque le comité général a adopté la résolution, le ministre a promis de déposer la requête de la Chambre de commerce anglaise. C'est à cette promesse que je faisais allusion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Par suite de l'absence du sous-ministre, je n'ai pas sous la main les recommandations adressées au ministère sur ce sujet. J'espère que l'honorable député me croira si je lui dis qu'on a demandé de modifier ainsi la loi dans l'intérêt de la navigation et du commerce maritime.

M. BORDEN (Halifax) : Je m'en rapporterai certainement à la parole du ministre, bien qu'il n'ait pas tenu sa promesse de déposer ce document. Nous pourrions entretenir une opinion différente de ces recommandations et, comme le ministre modifie sensiblement la loi, j'ai cru qu'il vaudrait mieux les connaître au moment où le présent bill fait l'objet de nos délibérations. Nous pourrions laisser le projet de loi en suspens, dans l'intervalle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous pourrons suspendre la troisième délibération afin de produire la correspondance. En somme, cette question n'intéresse que le Canada ; il s'agit uniquement du fonctionnement des affaires relevant du ministère. Je déposerai les requêtes et les amendements proposés qui nous ont paru raisonnables.

M. BORDEN (Halifax) : Cela suffira, je crois. Si le ministre promet de déposer ces

documents pour me permettre de les examiner avant que le bill soit voté en troisième délibération, je serai satisfait. Voudra-t-il me prévenir lorsqu'il les déposera, si je ne suis pas présent, afin de me donner l'avantage d'en prendre communication avant la troisième lecture.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je les remettrai à l'honorable député lui-même.

Article 3.

M. CLARKE : Cet article s'applique aux capitaines, seconds ou mécaniciens. Pourquoi ne comprends-on pas les pilotes dans cette énumération ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parce qu'ils tombent sous le coup de la loi concernant le pilotage.

M. CLARKE : Quelles sont les dispositions de la loi concernant le pilotage s'appliquant en pareil cas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le chapitre 180 des Statuts revisés du Canada renferme tout ce qui concerne les pilotes.

M. CLARKE : Si je comprends bien, il s'agit de faciliter la tenue des enquêtes sur les sinistres maritimes ; mais le commissaire ne peut rechercher que la conduite de certains officiers. Pourquoi ne leur permet-on pas de s'enquérir des actes du pilote ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parce que cela relève de la loi concernant le pilotage. Les pilotes sont soumis à une législation particulière.

M. BORDEN (Halifax) : Prenons le cas d'un navire échoué par la faute évidente de quelqu'un. Il s'agit de savoir si c'est le pilote, le capitaine ou un autre officier qui est en faute. Vous vous faites autoriser à rechercher la conduite des officiers du vaisseau, mais pourrez-vous vous enquérir des actes du pilote ? Si vous ne le pouvez pas, pourquoi établir une distinction entre le capitaine, les officiers et le pilote ?

M. CLARKE : D'autant plus qu'il est peu probable que vous puissiez dire d'avance sur qui retombe le responsabilité. Le pilote pourrait être en faute.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le chapitre 80 des statuts de la 49e Victoria traite des enquêtes relatives à la conduite des pilotes. Et je puis dire que c'est précisément la raison invoquée par l'honorable député (M. Clarke) qui porte le ministère de la Marine et des Pêcheries à se charger de la surveillance du pilotage entre Montréal, Québec et la rivière Saguenay. Pour assurer plus d'uniformité, un autre bill a été présenté et sera mis à l'étude mardi prochain. En vertu de ce bill, toutes les enquêtes concernant la conduite des pilotes seront du ressort du ministère de la Marine et des Pêcheries et seront conduites en conformité des dispositions du chapitre 74 des statuts de la 49e Victoria.

M. CLARKE : Oui, mais le présent projet de loi se rapporte à la nomination d'un fonctionnaire ayant mission de tenir une enquête sur les échouements, etc. Pourquoi ne pas autoriser ce fonctionnaire à rechercher la conduite du pilote aussi bien que celle du capitaine, du second et du mécanicien ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est impossible de l'autoriser en vertu du présent bill et j'en ai présenté un autre à cet effet. S'il est adopté, le ministre de la Marine et des Pêcheries, sous l'empire de la loi telle que modifiée, pourra faire des règlements et autoriser un fonctionnaire à s'enquérir des sinistres maritimes et à rechercher les manquements des pilotes comme ceux des autres officiers. Je crois que c'est une excellente innovation et, ainsi que je le disais précédemment, elle nous a été conseillée par le Board of Trade de Montréal, les armateurs et les commissaires du port. Et je dois rendre aux pilotes du district le témoignage qu'ils ont été unanimes à demander de passer sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. C'est ce qui a motivé la présentation du bill dont le sort est entre nos mains.

M. CLARKE : Supposons qu'une enquête ait lieu en vertu du bill qui est maintenant à l'étude et que le commissaire constate que le capitaine, le second et le mécanicien sont exempts de blâme et que la responsabilité retombe sur le pilote, qu'arriverait-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En vertu de la loi que je propose de modifier, le commissaire n'aurait aucun pouvoir, parce qu'il s'occupe d'autres personnes qui demandent à être traitées d'une manière différente. Mais pour atteindre ceux que l'honorable député (M. Clarke) vise, l'acte concernant le pilotage sera aussi modifié de manière à autoriser le commissaire qui tiendra une enquête sur un sinistre maritime à rechercher en même temps la conduite du pilote. Il y aura cependant une légère différence, car il y aura certaines règles à observer.

M. BORDEN (Halifax) : Le bill dont parle le ministre est-il imprimé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; c'est l'étude de ce bill qui a été suspendue jusqu'à mardi, à la demande de l'honorable député, afin de permettre au représentant de Montmorency (M. Casgrain) d'assister à la discussion. Ce bill décrète que, du consentement général, les pilotes qui relèvent de la commission du port de Montréal, seront dorénavant sous la dépendance du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceux de Québec également ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Je dois dire que nous n'avons pas pu tomber d'accord quand il s'est agi des pilotes de Québec. En somme, tout le monde étant en faveur du changement qui a trait aux pilotes entre Montréal et Québec, il est peut-être aussi bien d'attendre pour voir comment la loi fonctionnera. Si l'innovation donne de bons résultats, il est certain que ceux qui ont la surveillance du service du pilotage à Québec prendront la même décision qui a été prise à Montréal et que le ministère de la Marine et des Pêcheries étendra son autorité sur tous, du consentement de la commission du port et des pilotes du district de Québec.

M. CLARKE : Quand le ministre parle du bill dont l'examen a été remis à mardi prochain est-il question du bill (n° 261) concernant la circonscription de pilotage de Montréal et la circonscription de pilotage de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. CLARKE : De quelle manière les dispositions de ce bill font-elles tomber sous la férule du commissaire qui tiendra une enquête sur un sinistre maritime—si je puis m'exprimer ainsi—le pilote qui sera en charge d'un vaisseau en aval de Québec lors d'un échouement ou d'un accident, s'il découvre que ce pilote a négligé ses devoirs?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les pilotes d'en bas de Québec ne seront pas sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ainsi que je l'ai expliqué, nous n'avons pas pu nous entendre avec les pilotes et les commissaires du port de Québec. Ainsi, la loi concernant les sinistres maritimes ne les concernera pas, mais elle s'appliquera aux pilotes entre Montréal et Québec.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le ministre n'a pas répondu à l'objection du représentant de Toronto-ouest (M. Clarke). En vertu du bill (n° 261), les pilotes entre Montréal et Québec seront sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais il n'en sera pas de même des pilotes d'en bas de Québec. Le présent bill ne les concerne pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, assurément. Si j'avais pu faire tomber sous ma juridiction tous les pilotes du Saint-Laurent, j'aurais pu refondre les deux lois. Mais, comme les autorités dont relèvent les pilotes de Québec conservent leur juridiction et même leurs privilèges de tenir les enquêtes, j'ai cru qu'il valait mieux conserver les deux lois distinctes, mais donner au ministère de la Marine et des Pêcheries certaines attributions exercées jusqu'ici par les commissaires du port de Montréal. Si, dans un an ou deux, nous pouvons nous entendre au sujet des pilotes de Québec, nous pourrons refondre les deux lois et donner au commissaire le droit de tenir une enquête sur les manquements ou la négligence des capitaines, des seconds, des mécaniciens et des pilotes également.

M. CLARKE : Je crois que le ministre a fait un pas dans la bonne voie. Autant que j'ai pu me rendre compte de la situation, il me semble préférable que les pilotes soient sous la juridiction du ministère. Mais, qu'on examine l'article 21 du projet de loi :

> Le certificat d'un capitaine, second ou mécanicien pourra être révoqué ou suspendu par un tribunal tenant une enquête formelle, si ce tribunal trouve que la perte, l'abandon ou l'échouement d'un navire, ou une avarie sérieuse à ce navire, ou quelque perte de vie, a été causé par le faute ou l'incurie de ce capitaine, second ou mécanicien——

et ainsi de suite. Je demanderai au ministre s'il n'est pas possible d'ajouter le mot " pilote " soit avant soit après les mots " capitaine, second ou mécanicien, afin de permettre au commissaire qui sera nommé en vertu des dispositions de cette loi de condamner à une amende le pilote qui, après enquête, sera reconnu coupable d'avoir manqué à son devoir?

Le présent bill autorise le commissaire à imposer une peine au capitaine, au second ou au mécanicien seulement ; pourquoi ne pas inclure le pilote, s'il est un des officiers du navire responsable en premier lieu de l'accident?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour la raison que j'ai expliquée. A cause du malentendu qui existe, il nous faut maintenir la distinction entre les deux statuts. J'ai expliqué que les commissaires du port de Québec, les armateurs et propriétaires de navires, aussi bien que les pilotes, qui forment une corporation, sont fortement opposés à tout changement.

M. CLARKE : Ce parlement n'a-t-il pas le pouvoir de faire tout règlement qu'il lui plaît?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement ; mais ce serait un changement qui, dans une certaine mesure, ferait disparaître une corporation de près d'un siècle d'existence. Les pilotes sont jaloux de leurs droits et privilèges, et pensent qu'ils peuvent administrer leurs propres affaires, dans les conditions actuelles, mieux que le département de la Marine et des Pêcheries ne le saurait faire pour eux. Après avoir étudié la question, nous avons jugé que le temps n'était pas opportun pour leur imposer ce changement, considérant surtout que les expéditeurs et armateurs n'étaient pas favorables au changement. Si ces expéditeurs et armateurs avaient désiré que le changement se fît, nous aurions pu en venir à la conclusion que dans l'intérêt des transports et de la sécurité

de la navigation, par la voie du Saint-Laurent nous serions justifiables de ne pas tenir compte des préventions des pilotes, et de passer la loi que nous jugerions à propos. Mais aucune des parties intéressées ne voulait que nous fissions le changement ; de fait, toutes s'y opposèrent ; nous décidâmes donc que puisque nous ne pouvions obtenir un gros pain, nous nous contenterions d'un petit pain. Dans la ville de Montréal, le cas est différent ; car là toutes les parties intéressées ont agréé la proposition du gouvernement ; et nous proposons pour Montréal une loi qui sera discutée en cette Chambre ces jours-ci. Nous aurions pu rendre les dispositions de ce bill applicables aux pilotes de Québec aussi bien qu'à ceux de Montréal, et les placer tous sous la direction du département de la Marine et des Pêcheries ; mais comme je l'ai expliqué, les pilotes de Québec, ainsi que les armateurs et expéditeurs de cette ville, s'y opposent.

M. CLARKE : Alors le présent bill ne s'applique pas aux pilotes, il n'a trait à aucune investigation de leur conduite? Le gouvernement craint-il de toucher à cette question?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, nous ne craignons pas les pilotes, mais lorsque nous nous aperçumes que toutes les parties intéressées, tous ceux qui avaient intérêt à rendre la navigation aussi sûre que possible, étaient opposés au changement, nous n'insistâmes pas pour le faire.

M. CLARKE : Les commissaires du port et les armateurs se sont-ils opposés à l'adoption du présent bill, ou ont-ils suggéré que le gouvernement ne pourvût pas par cette mesure à la nomination d'un commissaire chargé de s'enquérir de la conduite des pilotes, aussi bien que de celle des capitaines et des seconds ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qu'ils ont fait. Les commissaires du port, les armateurs et expéditeurs aussi bien que la corporations des pilotes, s'opposèrent tous à un changement quelconque. Je fis parvenir aux commissaires du port de Québec, aux pilotes et aux armateurs de Québec, le même mémoire que je fis adresser aux armateurs, à la chambre de commerce et aux pilotes de Montréal. A Montréal, tout le monde consentit au changement, l'approuva ; à Québec, au contraire, tous s'y opposèrent.

M. CLARKE : S'il est de l'intérêt public que nous prenions des mesures promptes et efficaces pour nous assurer des causes des accidents sur mer, et imposer un châtiment à la personne responsable, que ce soit le capitaine, le second, ou le mécanicien, pourquoi cette mseure ne serait-elle pas applicable aussi bien au pilote, s'il est la personne en charge au moment où l'accident a lieu ? Pourquoi ne pas inclure dans le présent bill une disposition permettant de lui imposer un châtiment ? Je suppose que le ministre n'a pas simplement en vue les intérêts des pilotes de Québec, ou de Montréal, mais de toutes les classes intéressées dans la navigation, et qu'il s'efforce d'améliorer la réputation du fleuve Saint-Laurent. Je crois que le présent acte est très à propos, et je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas inclus les pilotes parmi ceux dont la conduite pourra être le sujet d'une enquête de la part du commissaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Apparemment, je n'ai pas réussi à me faire comprendre de l'honorable député. J'ai dit que les pilotes de Québec, les commissaires du port et les armateurs de Québec étaient tous opposés au changement.

M. CLARKE : Opposés à ce que le gouvernement établît une procédure simple et rapide d'enquête dans les causes des accidents aux navires ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela existe déjà à Québec.

M. CLARKE : Ce bill s'applique-t-il seulement au fleuve entre Québec et Montréal ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En ce qui regarde les pilotes, oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le présent acte ne s'applique pas du tout aux pilotes, mais seulement aux capitaines, aux seconds et aux mécaniciens. La corporation des pilotes fait le sujet d'une autre loi. La direction du pilotage sera modifiée dans le district de Montréal, mais elle ne le sera pas dans le district de Québec, pour la raison que, dans ce dernier endroit, tout le monde est opposé au changement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Qu'on me permette de dire un mot au sujet des conditions existant à Québec. La direction du pilotage du Saint-Laurent est divisée en deux parties. Pour cette partie du fleuve qui s'étend de Québec au golfe, la direction est confiée aux commissaires du port de Québec. Ceux-ci ont remplacé ce qu'on appelait autrefois le bureau de la Trinity (Trinity Board), et ils exercent aujourd'hui la direction du pilotage. Ce sont eux qui règlent absolument la collation des certificats aux pilotes ; eux seuls sont autorisés à accorder un tel certificat ; eux seuls peuvent annuler ces certificats dans les cas d'inconduite ou de manquement des pilotes. Quant au pilotage entre Québec et Montréal, jusqu'aujourd'hui, les pilotes ont été sous la direction des commissaires du port de Montréal. Ceux-ci, si je ne me trompe, accordaient les certificats aux pilotes, et exerçaient aussi l'autorité sur ces pilotes dans les cas d'accidents sur le fleuve. Mon honorable ami a présenté ce bill qui

s'occupe des capitaines, des seconds et des mécaniciens. Ces trois classes relèvent du département de la Marine et des Pêcheries ; les certificats pour chacune d'elles sont accordés par le département, qui exerce l'autorité sur elles en vertu de la loi ; et la loi autorise maintenant la nomination d'un commissaire, relevant du département de la Marine et des Pêcheries et chargé de s'occuper de ces certificats. En effet ces capitaines, seconds ou mécaniciens sont placés sous la direction du département de la Marine et des Pêcheries. Mais prenez le cas d'un capitaine anglais qui vient ici. Son certificat ne relève que de la chambre de commerce de l'autre côté de l'océan.

En ce qui regarde les pilotes faisant le service entre Montréal et Québec, mon honorable ami, par le bill qui sera présenté lundi prochain (n° 261) se propose de placer ces pilotes sous la direction du département de la Marine et des Pêcheries. Si cela se fait, alors il lui sera loisible de permettre à ce fonctionnaire, quel qu'il soit, de s'enquérer de toutes les questions relatives aux pilotes faisant le service entre Québec et Montréal, parce qu'ils seront sous sa direction. Mais comme les pilotes en bas de Québec sont laissés sous la direction des commissaires du port de Québec, l'enquête, dans le cas de sinistres, est conduite par les commissaire du port. J'ajouterai que l'enquête est aussi prompte qu'il serait possible de la faire ici, parce que la commission du port de Québec se compose d'un certain nombre de particuliers nommés par le gouvernement, représentant la ville de Québec, les propriétaires de navires et les marchands, et pour les fins du pilotage, on ajoute à la commission le président de la corporation des Pilotes, à cause de ses connaissances pratiques en la matière. De sorte qu'il existe un mode très expéditif de statuer sur le cas du pilote à la suite d'un sinistre maritime. Le capitaine est obligé par la loi de faire rapport du sinistre sur le champ, et les commissaires du port de Québec sont tenus de s'enquérir. Ils ont conduit ces enquêtes, et les résultats ont été raisonnablement satisfaisants. Comme mon honorable ami l'a fait observer, lorsqu'il fut question d'effectuer un changement, tous les intéressés à Québec s'y opposèrent. Pour moi personnellement, je crois qu'il serait de l'intérêt de la navigation dans le fleuve Saint-Laurent, que tous ces accidents qui se produisent sur le fleuve Saint-Laurent, soit en haut soit en bas de Québec, fussent soumis pour enquête à une cour de juridiction compétente, ou à la cour de l'Amirauté. J'aimerais à soustraire ces enquêtes absolument à toute influence locale ; et je pense que ce serait un pas dans la bonne voie, si mon honorable ami trouvait moyen de faire un changement, de manière à ce que chaque fois qu'un accident se produisit sur le fleuve Saint-Laurent, il devint le sujet d'une enquête conduite par la cour de l'Amirauté, cour excellemment qualifiée pour s'enquérir de ces faits, et dont les juges sont autorisés à nommer des assesseurs en vue de les assister.

M. R. L. BORDEN : Les commissaires du port de Québec sont-ils autorisés à régler ces questions en vertu de l'acte du Pilotage ou en vertu de certaines lois qui leur sont spécialement applicables ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'acte relatif aux commissaires de ports les autorise à règler ces questions indépendamment de l'acte relatif aux pilotes.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas en vertu de l'acte général du pilotage qu'ils agissent?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Le chapitre 80 des statuts revisés détermine les fonctions de ces commissaires, et ils obtiennent juridiction en ces matières aux termes de l'acte.

M. CLARKE : Est-ce que je me trompe en disant que l'honorable ministre de la Justice vient de déclarer que les pouvoirs des commissaires du port de Québec sont restreints à s'enquérir de la conduite des pilotes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous ne vous trompez pas ; ils ne sont pas autorisés à s'occuper des mécaniciens, des seconds ou des capitaines, parce qu'ils n'ont pas la réglementation de leurs certificats.

M. CLARKE : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il dire si une enquête a été faite au sujet de l'accident arrivé au " Carolina ", sur le Saguenay, il y a quelque temps ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas encore.

M. CLARKE : Va-t-on faire une enquête?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, les instructions ont été données.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette affaire ne relève pas de l'acte du pilotage.

M. R. L. BORDEN : Nonobstant ce que dit l'honorable ministre de la Justice, une difficulté subsiste. J'ai eu quelque expérience en ce qui regarde l'investigation des sinistres en vertu de l'acte même qu'on est en ce moment à modifier. Prenez un cas comme celui du paquebot français " La Bourgogne ", qui fut frappé sur la côte de la Nouvelle-Ecosse par le navire anglais " Cromartyshire ". Une enquête fut faite aux termes de ce statut, et un grand nombre de personnes tout-à-fait étrangères à la province furent entendues. C'étaient des témoins qui devaient s'en aller dans deux, trois ou quatre jours. On n'aurait pas pu les faire comparaître dans une enquête conduite par les commissaires du pilotage, parce que ceux-ci n'auraient pas agi assez promptement. L'enquête fut tenue, deux ou trois jours après l'arrivée du navire avarié dans le port d'Halifax.

Si le conseil de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) était accepté, il serait possible, dans une enquête de cette nature, de s'occuper non seulement des capitaines, des seconds et des mécaniciens, mais aussi des pilotes ; tandis qu'aux termes de la loi actuelle, il vous faut laisser les pilotes de côté. Supposez qu'il arrive une collision au large du port d'Halifax, et que les témoins soient obligés de partir dans deux, trois ou quatre jours, ou immédiatement l'enquête terminée, comment allez-vous obtenir vos preuves en ce qui regarde les pilotes devant la commission du pilotage? Pourquoi nous oblige-t-on à recommencer l'enquête, car la preuve obtenue relativement aux capitaines, aux mécaniciens et aux officiers, devrait être applicable également dans le cas du pilote. Vous terminez votre enquête et le commissaire fait rapport. Vous pouvez vous occuper des capitaines, des mécaniciens et des officiers, mais vous ne pouvez vous occuper des pilotes. Vous pouvez bien instituer une enquête devant la commission du pilotage, mais la preuve que vous avez déjà faite ne pourra servir en ce qui regarde les pilotes ; c'est là, semble-t-il, un argument très fort à l'appui de la prétention de mon honorable ami. Les pilotes sont rangés dans une classe absolument à part.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'admets qu'il existe une difficulté. Nous cherchons à la faire disparaître ; mais il faut un peu de temps pour convaincre les gens que certaines choses devraient être faites d'une certaine manière. C'est pour cette raison que nous avons été forcés d'avancer lentement ; mais nous avançons aussi rapidement que possible vers le but que nous voulons atteindre. En ce qui regarde le pilotage du district de Montréal, si le département avait abordé cette question sans esprit de conciliation, ou sans y mettre un peu de diplomatie, nous aurions éprouvé une opposition très vive. Les commissaires du port de Montréal auraient pu se montrer jaloux de leurs privilèges, comme les commissaires du port de Québec l'ont fait ; et ils auraient pu dire : vous nous enlevez une partie de nos privilèges et nous nous opposons à cela. Les pilotes auraient pu dire : nous préférons être sous la direction de la commission du port de Montréal, car nous connaissons les membres de cette commission. Et le résultat aurait été qu'il aurait fallu différer le changement de deux ou trois ans encore. Au lieu de cela, nous eûmes recours à la persuasion, et nous cherchâmes à nous convaincre qu'il était dans leur propre intérêt et dans l'intérêt de la navigation que ce changement fut effectué. Ils y ont consenti de bonne grâce, et on trouvera, j'espère, que c'est un pas dans la bonne direction. Je compte que le district de Québec en viendra à la même conclusion, surtout si cette loi donne satisfaction aux personnes intéressées dans la navigation.

M. BORDEN (Halifax).

M. CLARKE: J'observe dans les journaux d'aujourd'hui le récit d'un accident arrivé au steamer Hibernian, à un mille ou deux de distance du port de Montréal, qu'il venait de quitter. Un accident de même nature est arrivé à un autre steamer, il y a à peu près deux mois, dans le port même de Montréal. S'est-on enquis des circonstances de cet accident?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. CLARKE : Quelle a été la conclusion de l'enquête?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il fut établi que l'accident n'était dû à la faute d'aucun des officiers ; c'était un simple coup de hasard qui aurait pu se produire en tout temps. Au moment où le navire tournait pour s'engager dans le chenal, et lorsqu'il était très important que le pilote pût voir afin de s'assurer de la route à suivre, il éclata une tempête très forte, tellement que le pilote ne pouvait voir à dix pas en avant de lui ; le steamer dévia et s'en alla s'échouer. Il n'y avait aucunement de la faute des officiers. D'après les renseignements que j'ai obtenus au département, il semble que l'accident arrivé ce matin s'est produit dans des circonstances semblables. Je ne voudrais pas préjuger la cause, mais d'après les renseignements que nous avons reçus, il paraîtrait que ceux qui étaient chargés du navire permirent au remorqueur de le quitter trop vite dans le chenal. Une ordonnance a été adoptée par les commissaires du port prescrivant que les compagnies de paquebots ne permettront pas aux remorqueurs de quitter leurs steamers, jusqu'à ce qu'ils aient atteint Maisonneuve, à un mille à peu près en aval du point où l'accident s'est produit ce matin ; et on découvrira peut-être que l'accident est dû à ce qu'ayant pleine confiance que tout était parfait, le remorqueur quitta le steamer et celui-ci fit une embardée. Ces accidents sont parfois dus à des circonstances spéciales, et dans le cas actuel, on dit que l'appareil du gouvernail s'emmêla de quelque manière, précisément à cet instant. Bien entendu, nous connaîtrons la cause de l'accident après que l'enquête aura eu lieu.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES.—SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit adoptée, j'amerais à savoir si le gouvernement se propose de soumettre des demandes de subventions aux chemins de fer, et dans l'affirmative, quand pouvons-nous compter qu'elles seront soumises ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il sera présenté des demandes de subventions aux chemins de fer ; j'espère que ce sera lundi, ou du moins pas plus tard que mardi.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous allons examiner un item du budget principal qui paraît avoir été négligé.

Nouveau-Brunswick—ports et rivières—quai de Campbellton, prolongement et réparations, $14,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item, je pense, fut voté dans une séance antérieure, mais il semble exister un malenten du à cet égard. A un certain moment il fut réservé. On souleva la question de savoir si le département faisait l'acquisition de la propriété par voie d'achat, ou par voie d'expropriation. Mes fonctionnaires ne m'avaient pas informé dans le temps à ce sujet, mais je vois que le département est à faire l'acquisition de la propriété par voie d'expropriation, et l'affaire est maintenant soumise au département de la Justice. Les propriétaires reçurent avis de l'expropriation dans le temps aux termes de l'acte, et le gouvernement prit possession de l'immeuble ; mais nous n'avons pas encore eu de rapport du département de la Justice sur cette affaire.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il dire pourquoi l'item fut réservé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; je n'étais pas en mesure de dire à la Chambre comment le département faisait l'acquisition de la propriété qui appartenait, je pense, à un M. Shives, de Campbellton, Nouveau-Brunswick.

M. CLARKE : Le gouvernement en fait-il l'acquisition de la manière régulière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement en fait l'acquisition par voie d'expropriation, et la propriété est maintenant occupée par le département de la Marine. Elle donne un bon revenu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons faire l'examen du budget supplémentaire du département des Travaux publics, page 9.

Edifices publics, Ontario—Ottawa, édifice du parlement—logement supplémentaire, etc., $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à solder le coût de certaines améliorations ultérieures aux mansardes de cet édifice, améliorations qui ont été demandées par les sénateurs. Ils se plaignent de ce que leur chambre de comité est un peu petite, et ils ont demandé au département de leur en procurer une plus grande.

M. HUGHES (Victoria) : A ce propos je demanderais au ministre d'aménager les salles de toilette et de bain de la Chambre des communes d'une manière un peu plus moderne. Il n'y a pas un seul bain à douche dans tout l'établissement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demanderai à l'ingénieur de s'enquérir de l'affaire.

M. CLARKE : Je dois dire que les sénateurs nous donnent un bon exemple. Lorsque nous visitons les appartements spacieux qu'ils occupent, nous sommes portés à rougir d'être tant à l'écart.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous vivons dans l'espérance d'arriver à cela un jour.

M. CLARKE : En attendant, il serait peut-être bon de donner quelque attention aux appartements dont nous disposons ici, bien que peut-être quelques-uns d'entre nous soient dans le cas de n'en avoir pas besoin bien longtemps encore. A ce propos, j'aimerais à signaler à l'attention du ministre des Travaux publics, la mauvaise ventilation de quelques-unes de ces chambres. Grâce à l'amabilité de cet honorable ministre plusieurs d'entre nous ont une chambre en haut ; mais cette chambre, après avoir été tenue fermée pendant dix à douze heures, est absolument inhabitable, et pour que l'air s'y purifie il faut laisser la porte ouverte pendant assez longtemps. Il doit y avoir quelque chose d'essentiellement défectueux dans la ventilation, non seulement de cette chambre, mais de plusieurs autres. Si l'honorable ministre voulait faire examiner la ventilation de toutes les chambres de cet édifice, il rendrait aux députés un réel service.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La ventilation de cet édifice a été au sujet de plainte à presque toutes les sessions. A mon avis, les ventilateurs qui ont été installés dans cette chambre ont amélioré l'état de choses. Je suis porté à croire que bien que l'air soit renfermé, nous obtenons plus d'air frais qu'auparavant, et sans courant d'air. Par suite du mode de construction de l'édifice, il semble impossible de maintenir l'air pur. Je signalerai les remarques de mon honorable ami à l'attention de l'architecte en chef.

M. BORDEN (Halifax) : Les appartements attenant à la Chambre des communes, pour ceux qui y ont à faire quelque besogne, sont très insuffisants . Je suis devenu tellement fatigué de signaler à l'attention l'insuffisance du local dans le voisinage des chambres numéro 6 et numéro 4, que j'ai presque honte de revenir sur le sujet. Mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) cherche à me consoler en m'assurant qu'une fois la présente session finie, nous n'aurons guère à nous occuper des chambres numéro 4 et numéro 6 ;

je ne sais trop ce qu'il entend par là. Si nous devons donner plus de logement à ces messieurs du Sénat, je serais porté à en demander également pour la Chambre des communes. Nous sommes 214 députés ici, dont quelques-uns ont beaucoup d'ouvrage pendant la session ; et ils ont l'alternative de faire cet ouvrage dans la Chambre même pendant les débats, ou de l'exécuter dans des conditions de très grande incommodité. Les membres sont souvent obligés de conférer avec leurs visiteurs dans le passage ou dans les corridors ; et lorsque j'ai à causer avec quelqu'un il me faut le faire au bruit de la machine à écrire, ou bien le sténographe dans ma chambre est obligé de sortir et d'attendre dans le passage que la conférence soit terminée. Bien que je ne connaisse pas grand'chose de l'affectation des chambres disponibles pour le moment, je suis persuadé que la Chambre des communes a besoin de plus de logement, et dans une plus grande mesure peut-être que la Chambre haute.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est certain que nous manquons de logement. Les ministres eux-mêmes n'ont pas les chambres qu'il faut pour recevoir leurs visiteurs. Ceux qui désirent avoir une entrevue avec les ministres sont forcés d'attendre dans les passages. Nous nous proposons, toutefois, d'aménager six ou huit chambres de plus pour la commodité des membres, à l'étage supérieur. En même temps que nous allons agrandir la chambre de comité du Sénat, nous allons aménager quelques chambres du côté des Communes.

M. BELL : L'amélioration la plus importante consisterait dans la ventilation de cette chambre. Bien que cette question ait été discutée une centaine de fois et qu'on ait tenté à maintes reprises d'améliorer la ventilation, elle n'en reste pas moins très mauvaise.

Après que la Chambre a siégé quelques heures, surtout lorsque les galeries sont remplies, l'air est presque empoisonné. Je conseillerais au ministre des Travaux publics de faire analyser l'air de la Chambre au bout de quelques heures de séance, par certains chimistes de son département ; et s'ils démontrent que cet air est dangereux pour la vie humaine, on trouvera peut-être quelque moyen d'améliorer la condition des choses. Il y a bon nombre d'années, lorsque le sujet de la ventilation commença à attirer l'attention à Londres, des échantillons de l'air furent recueillis dans certaines des cours de justice et des chambres du parlement et autres édifices publics à certaines heures, lorsque l'air était vicié; cet air fut analysé, et on trouva qu'il était une source de dangers pour la vie de ceux qui étaient forcés de le respirer. Un bon nombre de nos députés peuvent trouver du soulagement en s'absentant ; mais ceux qui désirent suivre les débats de près, sont forcés de rester ici pendant que la Chambre est en séance, et il n'y a pas de doute qu'ils souffrent des mauvais effets de la respiration d'un air vicié. Autant que je puis en juger par mon sens olfactif, il n'est certainement pas hygiénique de respirer l'air de cette Chambre pendant quelque temps. Pourtant, nos sens peuvent nous tromper; et je suggère que nous utilisions les services de quelques-uns des habiles chimistes de l'administration et que nous obtenions d'eux une analyse exacte de l'air de cette Chambre. Presque tous les hommes publics en vue du Canada, depuis que nous avons un parlement, se sont plaints de cet inconvénient. Je me rappelle avoir lu un discours de M. Edward Blake, dans lequel il se plaignait de souffrir d'une espèce d'empoisonnement, lorsqu'il était condamné à passer quelques heures dans la Chambre. Il souffrait de maux de tête, causés, il avait tout lieu de le croire, par l'impureté de l'air. Il est notoire qu'un grand nombre de députés ont été malades dans le cours de la session. Quiconque, après avoir respiré l'air pur et frais du dehors, entre ici, lorsque la Chambre a été en séance pendant quelque temps, peut se convaincre que l'air que nous respirons ici a été la cause de beaucoup d'indispositions chez les membres du parlement. Il n'est pas à notre honneur que cette condition persiste. Personne ne saurait faire son meilleur travail intellectuel en respirant un air impur. Un air vicié détermine la somnolence, qui est une sorte d'empoisonnement. Si nous voulons faire de notre mieux au parlement, il faut que l'atmosphère soit purifiée.

M. CLARKE : Surtout l'atmosphère politique.

M. BELL : Je ne veux faire ici de politique de parti. Je tiens beaucoup à ce qu'on effectue les améliorations nécessaires. Depuis trente-six ans, ce sujet est débattu périodiquement; mais jusqu'à présent aucune amélioration n'a été effectuée. Sans doute les fonctionnaires chargés de la ventillation font de leur mieux avec les moyens à leur disposition ; cependant personne ne saurait passer plusieurs heures dans cette Chambre sans ressentir les mauvais effets de l'air vicié. Mais à moins de produire des preuves scientifiques de l'état des choses, démonstration qui peut être obtenue facilement en utilisant les services de chimistes habiles, nous continuerons de souffrir les mêmes maux.

M. CHARLTON : Cette question de la ventilation de la Chambre a donné lieu a beaucoup de discussions. Il est en effet très difficile d'établir un système satisfaisant de ventillation. La Chambre dans laquelle nous sommes assemblés est une boîte entourée de passages, et dans laquelle la lumière du soleil ne peut pénétrer que par ces fenêtres situées à la partie supérieure et qui sont obscurcies le plus possible. La construction de l'édifice est tellement défectueuse qu'il est à peu près impossible

d'en corriger tous les défauts. J'imagine que si nous supprimions ces passages et si nous étendions cette Chambre de manière à y admettre la lumière du soleil par les fenêtres, ainsi que l'air pur du dehors, ce serait une grande amélioration.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est ce changement que l'honorable député (M. Charlton) propose ?

M. CHARLTON : Je suis à suggérer une légère amélioration de l'état de choses actuel. Nous avons enfin, je crois, adopté un plan que j'ai prêché pendant des années, d'introduire l'air dans la Chambre par le moyen de ventilateurs rotatifs. Naguère, l'air était introduit à travers des conduits souterrains débouchant dans le flanc de l'escarpement. Ainsi, l'air nous arrivait virtuellement à travers des égouts; il était chargé de miasmes et nuisible à la santé. Il fallut un bon nombre de longues discussions pour qu'on se décidât à corriger ce défaut. A l'heure qu'il est, je crois, c'est de l'air pur qu'on prend et qu'on aspire au moyen de ces ventilateurs. Si nous prenions des mesures pour permettre à l'air de s'échapper, et si nous établissions ainsi un courant d'air à travers le bâtiment, nous aurions une atmosphère supportable. Mais nombre d'individus ont une singulière aversion pour les courants d'air. Je l'ai remarqué en traversant le continent en chemin de fer. Si quelqu'un cherche à ventiler la voiture, à peu près la moitié des voyageurs s'y opposent ; il faut fermer les ventilateurs et l'air reste vicié et impur. Nous avions coutume de faire ouvrir les fenêtres à la partie supérieure de cette Chambre. On m'informe que, par suite de l'installation des ventilateurs rotatifs, il n'est plus à propos d'ouvrir les fenêtres, parce que l'air frais s'échappe par les fenêtres, tandis que l'air vicié reste à la partie inférieure. Si nous pouvions faire ouvrir les portes et les fenêtres extérieures de manière à permettre à l'air d'entrer et de sortir, l'air dans la Chambre serait amélioré. Je me fais souvent accorder le privilège de faire ainsi ouvrir les portes et les fenêtres, et lorsqu'on le fait, je puis me rendre compte presque sur le champ de l'amélioration de l'air dans cette Chambre. Mais lorsqu'on a recours à ce moyen, certaines personnes dans cette Chambre se plaignent des courants d'air; alors il faut fermer les portes et la circulation de l'air est interrompu. L'air devient stagnant et corrompu. Je conseillerais de laisser les portes ouvertes lorsque la température est assez donce pour permettre de le faire sans danger. Si les portes sont tenues fermées, l'air qui est aspiré reste immobile et devient stagnant; il se forme de l'acide carbonique et l'air devient de plus en plus délétère. Le résultat, comme l'a dit mon honorable ami de Pictou (M. Bell) c'est le mal de tête, la lassitude, la dépression et tous les autres maux qui découlent de la respiration d'un air impur et vicié. Il n'est pas certain que nous puissions jamais établir un système parfait de ventilation dans cette Chambre ; mais le moyen simple que j'ai suggéré procurerait du soulagement. Je ne puis comprendre pourquoi on ne permet pas d'y recourir. Sans doute, il peut exister dans quelques parties de la Chambre un léger courant d'air qui ne soit pas agréable, mais il est possible dans ce cas de se protéger, si l'on sent des courants d'air, en mettant des vêtements plus épais. Je réussis à faire ouvrir les portes, lorsque M. l'Orateur et dans le fauteuil et je n'entends pas de plaintes. Si nous permettions simplement à l'air d'entrer dans la Chambe et de s'en échapper, ce serait un remède partiel aux maux dont nous souffrons.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : M. le président, je désire faire quelques remarques sur ce sujet de la ventilation; car je pense que les obsrvations de l'honorable préopinant (M. Charlton) me visent.

Lorsque les fenêtres et les portes sont ouvertes, il y a, comme vous le concevez bien, un courant d'air qui traverse la chambre et nous qui sommes assis à la table, avons les jambes baignées par l'air froid. Tous les trois, au bout de quelques heures de ce régime, avons les jambes glacées jusqu'aux genoux. L'honorable préopinant n'est pas très souvent dans la Chambre et il n'y reste jamais longtemps ; il lui est loisible d'entrer et de sortir quand il lui plaît. Et je lui ai dit, quand il est venu me trouver pour faire ouvrir les portes que cela peut être fort bien pour quelqu'un qui est libre de sortir de la Chambre quand il lui plaît, mais que moi j'étais cloué à mon siège pendant à peu près sept heures par jour depuis des mois. L'honorable député est libre de sortir et de respirer l'air frais quand il veut sans me forcer, moi et les autres, à rester dans un courant d'air qui peut entraîner la maladie. Je considère qu'il y va de ma conservation personnelle ; je crois que la santé de l'honorable député (M. Charlton) à l'endroit où il est, est plus assurée que la mienne, et il devrait avoir quelque compassion de ceux qui sont contraints de rester dans la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi, dans les circonstances, M. l'Orateur-suppléant n'appelle-t-il pas l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) à remplir la fonction de président ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je pense que c'est ce qu'il me faudra faire.

M. CHARLTON : Je serai heureux de démontrer qu'on peut occuper le siège du président sans dommage à sa santé.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Que l'honorable député me permettre de lui mentionner une autre chose qui nous a presque menés à trépas, nous qui sommes assis à table. Sous cette table, il y a une boîte couvrant un régulateur, à travers lequel un ventilateur

au-dessous fait passer l'air froid. L'air froid, frappant le dessous de la table était renvoyé de telle manière que nous qui étions assis à la table avions les jambes constamment baignées par cet air. Les sténographes des " Débats " étaient souvent forcés de soulever le couvercle de la boîte aux lettres à l'extrémité de la table, afin d'empêcher cet air froid de leur souffler au visage. Au bout de deux ou trois sessions, je découvris par accident, l'année dernière, l'existence de ce danger pour notre santé, et naturellement, j'allai trouver l'ingénieur et je fis fermer l'ouverture. Je crois que ceux dont la santé était menacée par ce système de ventilation me sont reconnaissants de ce que j'ai fait. A moins qu'un meilleur système de ventilation ne fût adopté, je résignerais certainement ma position, et je m'en retournerais chez moi, plutôt que de rester dans un courant d'air entre les portes et les fenêtres. Puis, si l'honorable député (M. Charlton) était nommé à ma place, lui aussi s'en retournerait chez lui, non pas, toutefois, dans sa propre maison, mais dans son dernier séjour.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a huit ou neuf ans, cette question fut assez sérieusement mise à l'étude, et je fus prié par quelques-uns des ministres de m'en occuper. A la suite des indications que je donnai, quelques améliorations furent effectuées dans certaines parties du bâtiment. Je m'attachai à assurer la sortie de l'air vicié. C'était là le véritable principe. L'air vicié devait être soutiré par le bas, et l'air pur introduit par le haut. Vous observerez que c'est ce qui existe actuellement. Parfois, l'air est presque insupportable dans cette Chambre. La température actuellement approche de soixante-dix degrés; c'est une température trop élevée pour qu'on y séjourne longtemps. Je suis convaincu de la possibilité pratique d'un système très simple de ventilation. Le système aujourd'hui en vogue paraît être celui-ci : l'air venant des conduits souterrains est forcé de passer dans le haut des tours. Il entre dans la Chambre au-dessus des galeries. Il est pompé jusqu'au haut des tours qui sont sur les côtés de la Chambre aux deux extrémités. Je ne sais pas où cet air entre, mais il devrait entrer en un point élevé de la Chambre, et en un volume assez considérable. Au besoin cet air pourrait être réchauffé dans la saison froide, afin qu'il ne fût pas une source de dangers pour les honorables députés qui commencent à perdre leurs cheveux. Si l'on s'applique à la solution de ce problème d'une manière pratique, je pense qu'on pourra trouver une solution satisfaisante; et j'ai confiance que le ministre des Travaux publics, avant de sortir de charge, nous pourvoira d'un système modèle de ventillation au moyen duquel l'air sera soutiré au bas et introduit, soit froid ou chaud, par le haut.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je soumettrai les observations de l'honorable député à l'architecte en chef, qui, je le sais, a prêté beaucoup d'attention à cette question. Je crains que la difficulté ne provienne du mode de construction même de l'édifice.

M. WILSON : On ne nous a pas fourni une explication très claire de la manière dont on se propose d'appliquer ces $7,000. Je ne sache pas qu'aucun plan ait été soumis. Le ministre devrait nous donner quelque idée de ce qu'on a l'intenion de faire de cet argent. Il s'est contenté de dire d'une manière générale qu'il y a certains aménagements à faire aux troisième et quatrième étages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas les plans et devis en détail.

M. WILSON : Dites-nous comment vous êtes arrivé à ce chiffre $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons eu $10,000 dans le budget principal; et j'ai dans le temps indiqué en détail pour quelles fins cette somme était requise. Nous demandons de plus ces $7,000, au moyen desquels l'architecte en chef m'informe qu'il pourra aménager de nouvelles Chambres sous les combles, trois ou quatre, je pense. Puis, un comité du Sénat, composé du président de cette Chambre, de sir Mackenzie Bowell et du greffier, je crois, s'est présenté à moi et m'a demandé de faire certains changements dans la salle de comité du Sénat. L'architecte en chef pense qu'avec ces $7,000 de plus, il sera en mesure de faire les améliorations qui ont été demandées.

$7,000 Ports et rivières—Port-Arthur et Fort-William, nouveau travaux de dragage, $75,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la somme que, d'après l'ingénieur en chef, qu'il importe de dépenser maintenant, dans ces ports, en exécution du plan que nous avons adopté. Tous les détails du plan n'ont pas encore été déterminés. La dépense totale à Port-Arthur, d'après le plan général, sera d'à peu près $163,000.

M. BENNETT : Est-ce tout pour du dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Virtuellement. La profondeur sera de 21 pieds.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux doivent-ils être exécutés à la fois dans le havre même de Port-Arthur et dans la rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Cela comprend-il des travaux sur la rivière de la Mission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. J'ai réuni tous les plans, et j'ai demandé à l'ingénieur de faire un rap-

port. Le plan général tel qu'il est esquissé ici est en voie d'exécution. Tous les crédits ont été dépensés d'après un plan général à Port-Arthur et à Fort-William. Ces améliorations coûteront à peu près $500,000. Celles qui doivent être exécutées au moyen du crédit à l'examen sont les plus urgentes; elles ont pour but de permettre aux vaisseaux de venir accoster au quai actuel.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que la dépense actuelle comprend l'approfondissement de la rivière à la Mission, ou bien ces travaux rentent-ils dans un plan général ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous ces travaux se font d'après un plan général et comprennent l'approfondissement de la rivière à la Mission et de la rivière Kaministiquia et le dragage pour le quai. Les travaux sur terre ne seront pas commencés cette année.

M. CLARKE : Combien coûtera l'approfondissement de la rivière Kaministiquia ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'exécution des améliorations contenues dans le projet en question, nécessitera une dépense de $115,000.

M. CLARKE : Quelle sera la hauteur de l'eau dans la rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt-un-pieds en œuvre.

M. THOMSON (Grey) : Ces travaux se font-ils à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plus forte partie du dragage se fait à l'entreprise à quinze cents la verge.

M. BROCK : Si je ne me trompe, il s'agit ici d'une nouvelle dépense à ajouter aux énormes frais effectués pour l'outillage de ces ports, au cours des cinq à six années passées. Les améliorations dont on veut doter ce port tendent à en faciliter l'accès aux gros vaisseaux qui vont y prendre des chargements de grain. Je croyais que le député de Norfolk-nord allait faire entendre sa voix puissante et condamner ces prodigalités, puisque nous allons être en mesure de transporter de si énormes quantités de grain par la route économique dont il se fait le champion, que ce port deviendra inutile. Des deux choses l'une ; il importe de savoir si nous allons faire des dépenses utiles pour l'outillage de nos voies navigables ou bien si nous allons gaspiller les deniers publics en travaux inutiles, étant donné que les transports du grain pourront s'effectuer bien plus économiquement par la route qu'il préconise, route qui sera ouverte bientôt. Il n'y a pas lieu d'améliorer à si grands frais un port qui sera fermé pendant une partie de l'hiver. Il faut que l'un de ces deux systèmes soit défectueux, et je tiens à savoir lequel.

M. CHARLTON : L'honorable député ne doit pas oublier qu'il s'écoulera bien encore cinq à six ans, avant que le pays puisse bénéficier de tous les avantages qui doivent découler de l'établissement de ce chemin de fer transcontinental. En attendant, force nous sera bien d'améliorer nos voies actuelles de transport pour les produits de l'ouest, et je crains que nous ne puissions jamais nous dispenser de la route des lacs pour atteindre le littoral. En plongeant le regard dans l'avenir, il est facile de prévoir qu'en toute probabilité, nos produits alimentaires trouveront un vaste marché aux Etats-Unis. Dans les Etats agricoles, la tendance est de diminuer, d'année en année, la production du blé. Nous avons souvenance de l'époque où l'Illinois et l'Iowa étaient les Etats producteurs de blé par excellence, et aujourd'hui ni l'un ni l'autre ne produit son propre pain.

M.BROCK : Est-ce que notre grain y est admis en franchise ?

M. CHARLTON : On peut voyager dans ces Etats des heures durant, sans voir un seul acre de blé en culture. On dit que dans vingt-cinq ans d'ici l'Etat du Minnesota aura cessé de produire son blé. En pareilles circonstances, eu égard au rapide accroissement de la population urbaine des Etats-Unis, et à la présence de dix à douze millions d'habitants dans les villes des Etats du centre, il est facile de prévoir l'époque où les Etats-Unis deviendront de forts consommateurs des produits alimentaires de nos prairies de l'ouest. Il se fait déjà une agitation aux Etats-Unis dans le sens de l'abolition du droit sur le blé. Avant longtemps, l'abolition de cet impôt sera un fait accompli. Quand nous atteindrons cet immense marché, ce sera, dans une large mesure, notre chemin de fer transcontinental qui nous y donnera accès. Le chemin de fer transcontinental servira au transport de notre blé destiné à l'exportation en Europe, mais l'heure n'est pas éloignée où les villes existantes, qui croissent rapidement, les villes de plus de 4,000 âmes de population tant dans la Nouvelle-Angleterre que dans les Etats du centre, demanderont leurs produits alimentaires aux prairies de l'ouest ; et bien que la construction du chemin de fer transcontinental nous facilite l'accès des marchés du monde et permette à nos ports maritimes d'accaparer les transports dans la mesure voulue par les circonstances, nous trouverons un marché toujours grandissant dans ce vaste pays, dont la population atteint déjà le chiffre de quatre-vingt millions d'habitants et qui s'élèvera probablement à cent millions.

Les entraves imposées au commerce de ces deux pays disparaîtront dans une large mesure et pour répondre aux besoins du commerce, il nous faudra utiliser la voie des grands lacs, ainsi que le havre de Port-Arthur avec 21 ou 22 pieds d'eau; il nous faudra des services de navigation perfectionnés sur les lacs, et cela ne nuira nullement à l'exploitation du chemin de fer

transcontinental ou de tout autre mode de circulation que nous pourrions adopter pour atteindre nos propres ports maritimes, dans le but d'exporter nos produits alimentaires en Europe.

M. BROCK : Le député de Norfolk-nord mérite toutes nos félicitations pour la délicieuse étude dont il bien voulu nous régaler, bien qu'à vrai dire, elle ne soit guère pratique. Comme résultat de l'approfondissement du chenal en question, nous allons donc accaparer le marché des Etats-Unis, marché de cent millions d'habitants. Ainsi, c'est entendu, l'honorable député nous garantit la chose, les Etats-Unis vont admettre en franchise le blé, les céréales, les produits alimentaires de notre pays, et voilà pourquoi on nous demande d'approfondir le havre de Port-Arthur. Je ne saurais dire le volume de transport que nous assurera ce magnifique chemin de fer dont il se fait le champion, chemin de fer qui pourra remorquer un nombre si énorme de trains, de 2,000 tonnes de blé respectivement, tout le long de l'année et chaque jour du mois; mais enfin il nous assure, que grâce à ce nouveau réseau, le Nord-Ouest prendra un énorme développement, cet immense développement que provoquera le projet de chemin de fer de l'honorable député est bien propre à jeter le gouvernement dans la plus profonde stupéfaction. Rien ne prouve mieux l'absurdité de ce projet, préconisé par l'honorable député, que de prétendre que ce chemin de fer ouvrira à nos produits alimentaires un marché de cent millions d'habitants.

M. CLARKE : Pourquoi faire passer ces produits par Québec, pour les expédier de ce port ?

M. BROCK : Nos amis de Québec, je l'appréhende, feront fort maigre chair, quand on les aura dotés de ce chemin de fer passant au nord du faîte de partage des eaux, et à travers cette magnifique zone de terres argileuses. Il est temps de crier: halte, et de se demander s'il faut construire ce chemin de fer ou s'il faut continuer à améliorer à grands frais nos voies navigables. Il faut choisir entre ces deux systèmes. A mon avis, le gouvernement a parfaitement raison de perfectionner l'outillage de nos voies navigables et de faciliter par tous les moyens possibles le transport des produits de l'ouest par ces voie. Il faudrait adopter le système préconisé par le chef de l'opposition et par l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) et consacrer les deniers publics à l'amélioration de nos voies navigables de façon à diriger les transports vers nos ports nationaux, c'est précisément à la réalisation des projets qui nous sont soumis en ce moment qu'il faut consacrer les deniers de l'Etat, au lieu de les appliquer à la construction du chemin de fer préconisé avec tant d'éloquence par le député de Norfolk-nord. Je ne m'oppose nullement aux crédits demandés pour les travaux effectués à Port-Arthur et à Fort-William. C'est une dépense fort légitime.

M. BENNETT : Ce crédit de $160,000, affecté aux travaux de Port-Arthur, suffira-t-il pour donner à ce port une hauteur de 21 pieds d'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là l'estimation de l'ingénieur en chef du ministère,

M. BENNETT : Combien se propose-t-on de dépenser à Fort-William ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'approfondissement du port à 21 pieds, y compris les travaux effectués sur la rivière, coûteront $3,000,000 et probablement un peu plus.

M. BELL : Combien a-t-on dépensé par le passé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis l'établissement de la confédération, il a été dépensé $550,000.

M. THOMSON (Grey) : Je ne m'oppose pas aux dépenses se rattachant à l'approfondissement de ces ports, mais au moins faut-il que ces travaux se fassent d'une façon légitime et sous la surveillance voulue. On consacre de fortes sommes au dragage de ces rivières. Ne serait-il pas préférable d'adopter un système convenable pour tous ces travaux et de les adjuger à l'entreprise ? On pourrait ainsi les effectuer d'une manière bien plus économique. Lorsqu'il s'agit de travaux aussi importants, au lieu de les faire exécuter partie à la journée et partie à la verge, on devrait les adjuger à l'entreprise, d'après un système et un devis estimatif convenables. Je le répète, ces travaux se feraient ainsi bien plus économiquement. Je tiendrais à savoir quels dragueurs on emploie pour ces travaux à la journée ou à la verge. J'ai consulté quelques entrepreneurs au sujet des travaux effectuées à Port-Arthur, et ils me disent qu'il serait possible de faire un meilleur emploi de ces deniers et que les travaux sont trop coûtux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a été mal informé. Je connais M. Boone, de Toronto, et si je ne me trompe, il a le meilleur outillage de dragage qui existe au Canada. D'après les rapports des comptables du ministère, nul entrepreneur n'a mieux exécuté ses entreprises que M. Boone. Je n'ai reçu aucune plainte des intéressés qui ont demandé ces travaux. Ni le maire, ni les membres du Conseil, ni les citoyens influents tous intéressés dans la navigation, et appartenant aux deux partis politiques, qui se sont rendus auprès du gouvernement ne se sont plaints par rapport à l'exécution de ces travaux. L'honorable député trouve à redire à tout ce que nous faisons. Il est possible que par suite de l'absence d'un plan bien arrêté, ces travaux soient un peu trop dispendieux ; mais je fais

faire actuellement un plan et des études et peut-être serons-nous en mesure d'adjuger les travaux à l'entreprise et de les faire exécuter plus économiquement; mais tant que nous n'aurons pas fait faire des études et dresser un plan, il doit être compris qu'en raison de la grande variété des substances à enlever, il est impossible de faire exécuter ces travaux à des prix uniformes; car, on ne saurait, en effet, faire des travaux de dragage dans le tuf et dans le roc aussi économiquement que lorsqu'il s'agit d'enlever de la boue. Il nous faudra donc faire exécuter ces travaux sous la surveillance du ministère et baser nos prix sur la nature des substances enlevées, ou bien faire dresser un plan et des devis et adjuger ces travaux à l'entreprise.

M. THOMSON (Grey) : Lorsqu'il s'agit de travaux de peu d'importance, le ministère peut sans doute les faire exécuter à la verge ou à l'heure; mais lorsqu'il s'agit de travaux coûtant un demi-million de dollars, il me semble singulier qu'il faille les affermer à la verge. Sans doute, ces travaux se font légitimement, et il est toujours possible, je suppose, de les faire exécuter à plus chers deniers, mais ce à quoi je trouve à redire, c'est au prix des travaux adjugés de cette façon. M. Boone est un entrepreneur de mérite sans doute, et son outillage est excellent, mais ce n'est pas là la question. Il me paraît exorbitant de payer 16 centins la verge, surtout lorsqu'il y a une si grande quantité de travaux à exécuter. Le ministère a donné à l'entreprise le dragage du port d'Owen-Sound, et s'il avait fait exécuter ces travaux à la verge, ils auraient coûté le double du prix payé à l'entreprise. A mon avis, il serait donc préférable soit d'interrompre ces travaux, soit d'en exécuter le moins possible, en attendant qu'on ait dressé les plans et les devis voulus afin d'adjuger ces travaux à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est précisément ce que je m'efforce de faire, actuellement.

M. BENNETT : Si je ne me trompe, d'après les estimations du ministre cette dépense atteint $660,000. Les travaux exécutés à Fort-William coûtent un demi-million de dollars ; ceux de Port-Arhur $160,000, tandis que le crédit demandé pour jusqu'à la fin du prochain exercice, ne s'élève qu'à $75,000. A mon avis, un crédit aussi minime n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan, lorsqu'il s'agit de travaux aussi importants. Je tiendrais à savoir comment le ministre se propose de répartir ces $75,000 ; quelle partie de ce crédit il se propose de dépenser à Port-Arthur et à Fort-William respectivement, et si ces travaux s'exécuteront cet automne ou le printemps prochain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a exagéré quelque peu l'estimation que j'ai donnée.

M. BENNETT : Si je ne me trompe, l'estimation des travaux à Fort-William est portée à $500,000 ; c'est le chiffre que j'ai noté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'estimation totale de l'ingénieur s'élève à $593,000. L'erreur de l'honorable député vient de ce qu'il a ajouté aux $600,000 ou plutôt au $593,000, chiffre de l'estimation totale pour Fort-William et Port-Arthur, la somme de $173,000, chiffre de l'estimation pour Port-Arthur. C'est là sans doute, une dépense considérable ; mais comme il figure un certain crédit au budget principal, il nous sera possible grâce à ce crédit et aux $75,000 en question, de pousser activement les travaux. Le crédit en discussion s'applique seulement aux travaux à exécuter jusqu'au trente juin du prochain exercice. J'en conviens, il eût été préférable de faire dresser des devis pour ces travaux qui seront d'une grande utilité au point de vue de l'amélioration de nos transports.

Quand nous aurons terminé nos améliorations, à cet endroit et à Port-Colborne, nous en retirerons, sans aucun doute, de grands avantage. Quand nous aurons parfait nos devis et complété nos études, ces travaux se feront à moins chers deniers ; mais il nous eût été impossible de les suspendre maintenant, parce que les vaisseaux étaient obligés de se tenir à eau profonde, en dehors du port, ne pouvant avoir accès aux quais. Il nous a donc fallu pousser activement ces travaux et je suis bien aise d'ajouter qu'ils se sont exécutés d'après des devis qui font partie d'un système général. Ils se sont ainsi exécutés plus économiquement et ont parfaitement répondu aux vœux des intéressés, en ce que les vaisseaux ont pu avoir accès aux quais. Ce crédit est d'une haute importance, car on est en train de construire à ce port des élévateurs qui figureront parmi les plus beaux du continent. Nous poussons activement les travaux. Je ne saurais préciser la quantité de travaux qui s'effectuent à ces deux ports ; car l'ingénieur en chef utilise le dragueur là où il y a des travaux d'urgence à faire, afin de faciliter aux vaisseaux l'accès des quais.

M. THOMSON (Grey) : De l'avis du ministre, n'est-il pas exorbitant, de payer 16 centins la verge pour travaux de dragage à Port-Arthur ? M. Boone est sans doute un bon entrepreneur, en mesure de mener ces travaux à bon terme, et son outillage est excellent ; mais le prix qu'on lui paie est exorbitant. Est-ce qu'on paie des prix aussi élevés pour les dragages effectués à d'autres endroits ? De l'avis de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) il est bien plus économique de faire exécuter ces travaux par des dragueurs appartenant à l'Etat, et sous la direction des fonctionnaires du ministère. De cette façon, les travaux coûtent moitié moins cher que lorsqu'ils sont confiés à des entrepreneurs. Je me range à l'avis de l'ex-ministre. D'après

son estimation, ces travaux exécutés par les dragueurs de l'Etat, ne coûteraient que 3 cents la verge. En pareilles circonstances, il est exorbitant de payer 16 cents la verge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas affirmé que ces travaux coûtent seize centins. D'après l'estimation de l'ingénieur en chef, le prix payé est en moyenne de 15 cents. Il faut tenir compte des substances à enlever et des circonstances dans lesquelles ces travaux de dragage s'effectuent. A mon avis, ceux qui font autorité en pareille matière ne sauraient affirmer catégoriquement s'il est préférable de faire exécuter ces travaux soit à l'entreprise soit par un outillage appartenant à l'Etat. Le coût est entièrement déterminé par les conditions. Il en coûte jusqu'à $1.25 pour enlever certaines substances à Port-Arthur, tandis que l'enlèvement d'autres substances ne coûte que 40 cents, et le prix moyen est de 5 cents.

M. THOMSON (Grey) : Le dragage à Port-Arthur n'offre pas de difficultés, puisqu'il n'y a guère que de la boue à enlever. Et par conséquent, il me semble exorbitant de payer 16 cents. A l'exception de Port-Arthur, est-ce qu'on fait exécuter aux ports de la baie Georgienne, des travaux à un prix aussi élevé que 16 cents la verge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix est de 15 cents et non pas de 16 cents. L'ingénieur en chef m'informe que c'est la moyenne du prix payé pour pareils travaux dans tout le pays. Aux Etats-Unis les prix sont bien plus élevés, au point qu'on y utilise quelques-uns de nos dragueurs canadiens et il nous a fallu offrir des avantages extraordinaires pour garder une partie de l'outillage au pays.

M. THOMSON (Grey) : Je suis étonné que les ingénieurs du ministère affirment que le gouvernement paie habituellement 15 cents la verge pour le dragage aux ports de la baie Georgienne. Il y a quatre ou cinq ans, ces travaux se faisaient pour la moitié de ce prix. A mon avis, il importe que tous ces ports soient approfondis à 20 pieds. A mon avis, les entrepreneurs réalisent d'immenses profits sur ces travaux. Quels sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Compagnie de dragage des grands lacs.

M. THOMSON (Grey) : Est-ce la seule compagnie que le ministère emploie à Port-Arthur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous employons, en outre, M. Boone, de Toronto. Il y a quatre dragueurs à l'œuvre. Je désirerais pousser les travaux plus activement, mais il est impossible de se procurer un plus grand nombre de dragueurs pour le moment. D'après l'estimation de l'ingénieur en chef, ces crédits de $85,000 et de $75,000 couvrent tous les travaux pour lesquels il nous est possible de nous procurer des dragueurs.

M. WILSON : Comment les prix que le ministre paie pour les travaux donnés à l'entreprise soutiennent-ils la comparaison avec le coût des travaux exécutés avec les dragueurs de l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais donner ce renseignement à l'honorable député en raison de la grande variété de conditions dans lesquelles se font ces travaux.

M. WILSON : Les fonctionnaires du ministère devraient être au courant de tous ces détails, de façon à pouvoir renseigner le ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous avions une série de régistres systématique, il nous serait possible d'établir ces comparaisons. L'inconvénient c'est que l'honorable député veut avoir ce renseignement sur le champ.

M. WILSON : Quand puis-je espérer obtenir ce renseignement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis renseigner l'honorable député sur le coût du dragage à n'importe quel endroit.

M. WILSON : Le ministre en conviendra, je lui ai posé une question fort légitime. Il s'agit simplement de savoir s'il est plus économique de faire ces dragages à l'entreprise ou avec l'outillage de l'Etat et sous la surveillance du ministère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais répondre à cette question.

M. WILSON : Pourrez-vous nous donner ce renseignemeent au cours de cette session-ci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire. Cela demanderait de nombreux essais. Ainsi l'estimation des travaux exécutés dans le chenal du Saint-Laurent est porté à 3 cents la verge. Comme de raison, cela ne comprend pas l'intérêt sur l'outillage, les frais au cours de l'hiver, le traitement des fonctionnaires, et autres choses semblables. En outre, les conditions à cet endroit ne sont pas comparables à celles qui existent dans les petits ports. Quand on envoie un dragueur travailler pour une semaine à un petit port, les frais d'aller et retour forment une partie considérable du coût.

M. WILSON : Je saisis parfaitement la pensée du ministre. Quelquefois, les petites entreprises sont plus coûteuses que de grands travaux. Voilà nombre d'années que le gouvernement utilise ses propres dragueurs, et le ministère devrait être en me-

sure de nous renseigner sur le coût des travaux à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question posée par l'honorable député est parfaitement légitime, mais s'il comprenait comme moi la différence des conditions dans lesquelles se font ces travaux, ils sentirait combien il est difficile d'établir la comparaison. Je ne connais pas de travaux exécutés depuis quelque temps qui fournisse un point de comparaison.

M. THOMSON (Grey) : L'ex-ministre des Travaux publics a sérieusement étudié la question. Il affirme que le gouvernement peut exécuter plus économiquement ces travaux avec ses propres dragueurs et même pour la moitié du prix exigé par les entrepreneurs. Les travaux de dragage à Port-Arthur n'offrent guère de difficultés, à cause de la nature des substances à enlever. Par conséquent, ils devraient s'exécuter fort économiquement. Le ministre paie 15 cents la verge, tandis que l'ex-ministre des Travaux publics affirme que les dragueurs du gouvernement pourraient exécuter ces travaux pour 3 cents la verge. Voici un crédit de $75,000. Sans doute il y a plus d'un an que le ministère a donné ces travaux à l'entreprise à quinze centins la verge et il s'agit ici de travaux de dragage supplémentaires. Le ministre se propose-t-il de demander de nouvelles soumissions pour cette dépense de $75,000 ou bien a-t-il l'intention d'utiliser les services des mêmes entrepreneurs et de leur payer les prix qu'ils ont exigés jusqu'ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est entendu que ces travaux s'exécuteront aux prix convenus. Je le répète, certains dragueurs ont quitté le pays pour les Etats-Unis, parce que les propriétaires de ces dragueurs obtiennent des prix plus rémunérateurs. Cela s'applique aux districts du nord et du sud.

M. CLARKE : Est-ce que les dragueurs canadiens sont autorisés à travailler dans les ports des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, en entrepôt, sous l'empire de règlements similaires à ceux auxquels les dragues des Etats-Unis sont soumises au Canada.

M. CLARKE : Est-ce que l'œuvre accomplie par " J.-Israël-Tarte " cette année, répond aux vœux du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voulez-vous parler de la drague ou de l'homme ?

M. BENNETT : L'ex-ministre est en train de remuer plus de boue que le dragueur de ce nom.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a invoqué le témoignage de l'ex-ministre des Travaux publics. Je ne veux nullement assumer la responsabilité des opinions exprimées par l'ex-ministre. Dans tout ce que j'affirmerai à l'égard de cette question ou d'autres matières, je m'appuierai sur les renseignements que j'aurai obtenus moi-même et dont j'assumerai la responsabilité. Quelquefois, le dragueur " Tarte " fait de très bonne besogne.

M. BENNETT : Est-ce qu'on a retrouvé le dragueur de l'Etat perdu sur le lac Ontario, à Bowmanville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, il ne s'est pas perdu de drague de l'Etat à Bowmanville. Il s'est perdu à cet endroit un dragueur portant le nom du premier ministre, mais il n'appartenait pas à l'Etat.

M. BELL : L'item en discussion est-il le seul, relatif au dragage, qui figure dans le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, malheureusement. Il reste encore les articles relatifs à la Nouvelle-Ecosse, qui viendront plus tard sur le tapis.

M. THOMSON (Grey) : Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Se propose-t-il de faire exécuter ces travaux par les mêmes compagnies à leurs prix actuels ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIC : L'honorable député pose mal sa question : nous avons l'intention de faire exécuter les travaux, conformément aux stipulations de la convention intervenue avec le ministère.

M. THOMSON (Grey) : Quelle est la date de ce contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il date de cette année. Ce sont les mêmes prix que ceux de l'année dernière.

M. THOMSON (Grey) : C'est tout simplement un renouvellement du contrat aux mêmes prix. Le ministre a-t-il demandé de nouvelles soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, nous avons demandé des soumissions par tout le pays, et malheureusement force nous a été de confier une partie de ces travaux à des entrepreneurs des Etats-Unis.

M. CLARKE : Quels sont les associés de la compagnie des dragages des grands lacs?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. J'irai aux renseignements à cet égard et je donnerai plus tard la réponse voulue.

M. BELL : Comme il est difficile de se procurer des dragueurs, le gouvernement se propose-t-il d'en construire de nouveaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là une question de haute im-

portance. Je demande plusieurs crédits qui, je l'espère, obtiendront l'assentiment de la Chambre.

M. THOMSON (Grey) : Cette compagnie de dragage n'est-elle pas américaine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Bowman, de Southampton, je crois, est le principal intéressé; mais je ne saurais l'affirmer positivement.

M. THOMSON (Grey) : Ces dragueurs sont-ils canadiens ou américains ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que ce sont des dragueurs canadiens. J'irai aux renseignements et répondrai plus tard d'une façon plus positive.

M. CLARKE : Il faudrait nous faire connaître les noms des associés et le siège principal des affaires.

M. THOMSON (Grey) : Est-ce que M. Connolly ou le capitaine Sullivan sont membres de cette société ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas que je sache. La chose est possible, toutefois; mais j'ignore absolument ce qui en est.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministère sait-il si l'approfondissement de la rivière à la Mission aura pour résultat de prolonger la période des transports du grain, de Fort-William et de Port-Arthur aux ports de la baie Georgienne ?

L'année dernière, je me suis rendu à l'embouchure de la rivière à la Mission à bord d'un remorqueur et on m'a fait observer que l'ouverture de la rivière et l'utilisation du chenal ainsi créé auraient pour conséquence la prolongation de la période des transports, de dix à douze jours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère a reçu des représentations dans ce sens, mais l'ingénieur en chef ne veut pas assumer la responsabilité de corroborer la chose. Quand les études en question seront terminées, nous serons en mesure de donner des renseigements plus précis à cet égard.

M. THOMSON (Grey) : Si je ne me trompe, le ministre a promis de nous faire connaître les noms des membres de cette société ainsi que le siége principal des affaires de la "Société des dragages des Grands lacs".

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Bassin de radoub de Kingston—paiement de la somme adjugée par voie de sentence arbitrale aux entrepreneurs Connolly et Compagnie, par M. le juge Burbidge, le 2 juillet 1896, sous l'empire des arrêtés du conseil du 29 janvier et du 7 mai 1896, ainsi que le prix de la grue à vapeur achetée de ladite société, l'intérêt sur cette somme étant payable aux mêmes taux que celui reçu par le gouvernement pour ses contre-créances sur Connolly et Compagnie, $46,096.12.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constatai que la Société Connolly avait plusieurs créances sur le gouverneent et que l'Etat avait également sur cette société certaines créances dont quelques-unes étaient l'objet de jugements. Ce crédit représente réellement $5,000 ou $6,000, étant l'écart entre la somme dûe à l'Etat par la société Connolly et celle due par l'Etat à cette société. De l'avis de l'auditeur général, le prétendu jugement que Connolly a obtenu contre nous n'était qu'une sentence arbitrale rendue par le juge de la cour de l'Echiquier le parlement peut, à discrétion, payer le montant de la sentence arbitrale ou refuser de le payer.

Cette affaire étant en suspens depuis longtemps, j'ai estimé qu'il était préjudicable à l'intérêt de M. Connolly et du ministère lui-même, de laisser traîner ces créances en longueur. J'ai renvoyé la question aux fonctionnaires du ministère qui se sont entendus avec l'auditeur général et le ministre des Finances, de sorte que tous les différends entre l'Etat et M. Connolly ont été réglés, l'écart oscillant entre $5,000 et $6,000. Si je ne puis donner le chiffre précis, c'est que le ministère des Finances s'est opposé au paiement de l'intérêt que, d'après la prétention de Connolly, la sentence arbitrale ou le jugement de la cour de l'Echiquier entraînait avec lui. Il a été décidé, en définitive, je crois, que tant sur les jugements que nous avions obtenus contre Connolly que sur les sommes qui lui étaient dues, le taux de l'intérêt serait similaire. J'ai consacré à cet item la teneur même que lui ont donnée et l'auditeur général et le ministère des Finances. Je ne saurais donc préciser à quelques dollars près, ce que serait cet écart, mais il ne dépassera pas le chiffre que j'ai mentionné. Virtuellement ce crédit est en notre faveur.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi donc le ministre ne se contente-t-il pas de demander un crédit pour le montant à payer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est que l'auditeur général s'est opposé à ce que l'article fut rédigé autrement, et j'ai cru devoir me ranger à son avis.

M. CLARKE : Pour quels travaux cette somme a-t-elle été accordée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant principal dû à Connolly se rattache au besoin de radoub de Kingston et le principal jugement que nous avons obtenu contre Connolly a trait aux travaux du port de Québec. Le ministère de la Justice est saisi, d'un autre litige, se rattachant à quelque garantie donnée par Connolly en faveur de certain individu.

Amélioration des transports—travaux à Port-Colborne—brise-lames de sud-est, $25,000.

M. R. L. BORDEN : Cet article soulève force discussions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura un autre item se rattachant à ces travaux.

M. CLARKE : Pourrons-nous discuter ce crédit lorsque l'autre article viendra en délibération?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, si les honorables députés le désirent.

Il est rendu compte de quelques résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les mesures à délibérer lundi prochain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous étudierons le budget des dépenses.

On adopte la motion et la Chambre lève sa séance à dix heures et trente minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 5 octobre 1903.

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

INTERPELLATIONS.

CHEMIN DE FER DE CALGARY A EDMONTON.

M. SCOTT :

1. Est-il exigé par la loi ou par quelque règlement, que les actes d'hypothèques tels que ceux qui sont exécutés pour sauvegarder les acheteurs d'obligations d'une compagnie de chemin de fer, soient déposés dans le bureau du secrétaire d'Etat ?

2. L'acte d'hypothèque exécuté en faveur des fidéicommissaires pour les porteurs d'obligations du chemin de fer de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, à celui qui a été exécuté en faveur des fidéicommissaires pour les porteurs d'obligations du chemin de fer de Calgary à Edmonton, sont-ils ainsi déposés dans le bureau du secrétaire d'Etat.

3. Dans l'affirmative, l'acte d'hypothèque concernant le chemin de fer de Calgary à Edmonton indique-t-il que les deniers pour la construction du chemin ont été obtenus par "la vente de la subvention en terres et la vente des obligations", ou que ces deniers ont été obtenus par la vente des obligations seulement ?

4. Est-il déclaré dans cet acte d'hypothèque et dans les certificats des obligations que les obligations sont garanties par transfert, aux fidéicommissaires, au moyen d'une hypothèque, du chemin de fer de la compagnie, avec ses recettes, etc., y compris une subvention annuelle de $80,000, bien que "il est, cependant, entendu expressément que la subvention ou l'octroi de terres du gouvernement, sauf en ce qu'ils forment partie de la ligne de chemin de fer de la compagnie, seront soustraits à l'opération de ladite hypothèque et ne formeront pas partie de la garantie du paiement desdites obligations ou de l'intérêt sur icelles" ?

5. Quel montant d'argent a été réalisé par la vente des obligations du chemin de fer de Calgary à Edmonton, et quel montant a été réellement dépensé pour la construction du chemin ?

6. Quelle étendue de terres a été octroyée à la compagnie en vertu de son acte de subvention en terres, et à qui cette étendue de terres a-t-elle été réellement octroyée ou en faveur de qui les titres ont-ils été délivrés ?

7. Quelle proportion de la subvention en terres, et à qui cette étendue de terres a-t-elle été réellement octroyée ou en faveur de qui les titres ont-ils été délivrés ?

7. Quelle proportion de la subvention en terres, s'il en est, a été utilisée pour aider à la construction du chemin de fer ?

8. Qui a obtenu la partie de la subvention en terres, s'il en est, qui n'a pas été ainsi utilisée pour aider à la construction ?

9. Si quelque partie, tel que mentionné dans la question 8, a été obtenue par la Compagnie des terres de Calgary et Edmonton, quelles personnes composent ladite Compagnie des terres, et quels sont les officiers de la compagnie ?

10. Dans l'acte d'hypothèque ci-dessus mentionné, est-il dit que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien devra, après avis, avoir l'adoption, le 1er juillet 1896, de racheter toutes les obligations à un premium de 10 pour 100 de leur valeur apparente au montant de $18,500 par mille, et d'acquérir le capital-social de la compagnie ?

11. Quel était le montant du capital-social de la compagnie souscrit, et sur ce montant, quelle proportion a été versée en espèces ?

12. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur la clause 6 du 22e rapport annuel de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien qui dit que ladite compagnie a fait des arrangements pour prendre à ferme le chemin de fer de Calgary à Edmonton pour 99 ans, en garantissant un intérêt de 4 pour 100 par année sur les débentures de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton se montant approximativement au chiffre de $5,000,000, et d'acquérir tout le capital-social de ladite compagnie pour la somme de $500,000 ?

13. Dans le chapitre 84, Vic. 53, "Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton," le nom de Edmund B. Osler est-il mentionné comme l'un des membres originaires de la compagnie en faveur de laquelle, par le chapitre 4, Vic. 53, a été votée une subvention en terres de 6,400 acres par mille, pour 340 milles de voie ferrée, et en faveur de laquelle, par le chapitre 5, Vic. 53, une autre garantie de $80,000 par année pendant 20 ans a été votée ?

14. Quel montant d'argent a été obtenu par la vente des obligations de la Compagnie de la Qu'Appelle du lac Long et de la Saskatchewan, et quel montant a été réellement dépensé pour la construction du chemin de fer ?

15. Dans le paragraphe (e) de l'article 1 d'une convention conclue entre la Compagnie de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, ratifiée par le chapitre 82, Vic. 53, est-il dit que la compagnie en pre-

mier lieu mentionnée " n'émettra pas d'obligations garanties directement ou indirectement par ses subventions en terres ni aucune partie de ces subventions, à l'exception de la portion de ces terres, s'il en est, qui sera réellement prise pour la ligne du chemin de fer et ses stations et gares " ?

16. Par le paragraphe (c) de l'article 3 de la convention susmentionnée, est-il dit : " Il est entendu et déclaré que la Compagnie de la Qu'Appelle pourra transporter la moitié de la subvention en terres qu'elle recevera du gouvernement du Canada, de temps à autre, à mesure qu'elle lui sera acquise, à toute personne ou toutes personnes quelconques, selon qu'elle le jugera à propos ?

17. Quelle étendue de terres a été octroyée à la Compagnie du chemin de fer de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan en vertu de son acte de subvention en terres, et à qui cette étendue de terres a-t-elle été réellement octroyée ou en faveur de qui les titres ont-ils été délivrés ?

18. Quelle proportion de la subvention en terres, s'il en est, a été utilisée pour aider à la construction du chemin de fer ?

19. Qui a obtenu la partie de la subvention en terres, s'il en est, qui n'a pas été ainsi utilisée pour aider à la construction ?

Le PREMIER MINISTRE : Il m'est impossible de répondre à cette question. Je prie mon honorable ami de l'abandonner, lui promettant de me procurer tous les renseignements utiles.

PORTRAIT DE SA MAJESTE LE ROI EDOUARD.

M. HUGHES (Victoria), par M. Ingram.

1. Est-ce l'intention du gouvernement de placer un portrait de Sa Majesté le Roi Edouard VII. dans la Chambre des communes, en face de celui de feue Sa Majesté la Reine Victoria ?

2. Pour faire ce portrait, le gouvernement s'adressera-t-il à quelqu'un de nos distingués artistes canadiens tels que Sherwood, Forster, Harris, Grier et Shannon, tous de Londres, Angleterre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question est à l'étude.

MINES DE HOUILLE SUR LA RESERVE DE BANFF—EXPLOITATION.

M. NORTHRUP, par M. Ingram.

1. Le gouvernement a-t-il concédé à quelque personne ou compagnie le droit d'exploiter les mines de houille sur la réserve du gouvernement à Banff ?

2. Dans l'affirmative, à qui, et quelle est la nature du droit accordé ?

3. Quelle limite, s'il en est, a été mise par le gouvernement au prix de vente de la houille extraite des mines ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Oui.

2. On a accordé un bail à M. W. H. Merritt, de Toronto. D'après ce bail, le locataire a droit pendant vingt ans d'extraire de la houille du terrain y désigné, en se conformant aux dispositions dudit bail, c'est-à-dire moyennant un loyer annuel de trente cents par acre, payables d'avance tous les six mois, et moyennant un droit régalien de dix cents par tonne de houille extraite de la mine. Ce bail est en date du 1er juillet 1903.

3. Il n'est pas dit dans le bail quelle sera la limite du prix de la houille extraite de cette mine.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON ;

1. Quels boni ou quelles subventions ont été votés par le parlement pour les chemins de fer, chacune des années 1900, 1901 et 1902 ?

2. Quel mountant a été payé sur ces boni ou subventions, au cours desdites années et jusqu'au 1er septembre 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Comme cette question a, je crois, déjà été posée, l'honorable député consentirait-il à en permettre la suspension ?

CONSTRUCTION DU TRANSCONTINENTAL—ADJUDICATION DES ENTREPRISES.

M. GRANT, par M. Calvert :

1. Le gouvernement se propose-t-il, lors de la construction de la division de l'est du chemin de fer Transcontinental, de favoriser l'adjudication de contrats de construction pour de courtes sections (de 50 milles chacune, environ), au lieu de longues sections ?

2. Le gouvernement est-il d'avis qu'il serait désirable d'éviter le système de sous-contrats qui se pratique lorsque les contrats de construction sont pour de longues sections ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans l'état d'avancement de la discussion du projet de loi relatif à ce chemin, cette question me paraît prématurée.

GRAND RIVIERE—DRAGAGE.

M. LANCASTER, par M. Ingram :

1. Le gouvernement sait-il qu'un dragueur est actuellement en opération dans la Grande rivière, à Dunnville ?

2. A quelles conditions ou en vertu de quel arrangement ces travaux se poursuivent-ils ?

3. Un contrat a-t-il été donné pour cette entreprise ? Dans l'affirmative, à qui, et quel est le prix stipulé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.

2. Il travaille à l'enlèvement d'obstacles à la navigation à l'embouchure de la rivière.

3. Les travaux se font à raison de $12 par heure.

COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. CLARKE :

1. La commission des transports nommée récemment par le gouvernement s'est-elle déjà réunie ? Dans l'affirmative, quand et où ces réunions ont-elles eu lieu ?

2. Quelles affaires la commission a-t-elle transigées jusqu'à ce jour ?

3. La commission a-t-elle l'intention d'entendre des témoignages sur la question des transports ? Et ses séances seront-elles publiques ?

4. Les citoyens qui désireraient donner leur témoignage devant la commission auront-ils liberté de le faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La commission n'est pas encore organisée. Les commissaires attendent un vote du parlement et ils ne se sont pas encore réunis. Je ne suis pas encore en état de faire de déclaration définitive, mais je crois que les commissaires entendront comme témoins tous ceux par qui ils penseront pouvoir être renseignés, et que leurs séances seront publiques.

TRANSCONTINENTAL—PLAN DE M. BORDEN (HALIFAX)—REQUETES A L'APPUI.

M. DAVIS, par M. Calvert :

1. Le gouvernement a-t-il reçu des requêtes à l'appui du plan préconisé par M. Borden, chef de l'opposition, au sujet du chemin de fer Transcontinental ?

2. Dans l'affirmative, combien ?

3. De quelles parties du Canada venaient-elles ?

4. Combien de signatures portaient chacune d'elles ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a reçu aucune requête.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Edifices publics, Nouvelle-Ecosse — Sydney Mines, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sydney est une ville très importante de quatre mille habitants ; c'est le principal siège d'affaires de la Compagnie d'aciéries et de charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. La population de cette ville nous a demandé avec instance de nouvelles commodités. L'édifice qu'il s'agit d'y construire servira de bureau de poste, de bureau de douane, et sera aussi employé pour d'autres fins publiques. Je crois qu'il coûtera de $15,000 à $20,000, si j'en juge d'après ce qu'ont coûté les édifices qu'on a construits ailleurs.

M. BORDEN : S'est-on procuré l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; nous n'avons encore rien voté pour ces travaux.

M. BORDEN : On va faire construire cet édifice à l'entreprise et après avoir demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN : On n'a pas encore acheté d'emplacement, ni préparé de plan, ni fait d'estimations de ce que doit coûter cet édifice ; on nous dit seulement qu'il ne coûtera pas plus de $15,000 à $20,000, et ce sont là tous les renseignements que nous puissions obtenir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne nous est guère possible d'acheter un emplacement ni de faire les dépenses nécessaires à la préparation du plan et de l'estimation avant que le parlement ait voté un premier crédit.

M. BORDEN : A tout événement ce sont là tous les renseignements que peut donner l'honorable ministre.

M. BLAIN : Que va faire l'honorable ministre au sujet de l'achat d'un emplacement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère vont en acheter un au plus bas prix possible. Si le prix de l'emplacement choisi n'est pas jugé satisfaisant nous exproprierons ce terrain-là.

M. BLAIN : A-t-on fait une estimation quelconque de ce que doit coûter cet emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Comme il arrive toujours, nous obtiendrons l'emplacement aux meilleures conditions possibles et nous demanderons probablement à la ville où doit être construit l'édifice, de payer une partie du prix de l'emplacement.

M. CLARKE : L'estimation que le ministre a fournie comprend-elle le prix de l'emplacement et de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : C'est-à-dire que l'emplacemment et l'édifice coûteront de $15,000 à $20,000 tout au plus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN : Certes, Sydney-Mines est une ville importante et qui progresse surtout, comme l'a dit le ministre, par suite des opérations de la Compagnie d'aciéries et de charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Toutefois, il me semble que ce qu'il y a de mieux à faire en pareil cas, c'est ce que faisait le ministère il y a quelques années. Le ministre devrait communiquer à la Chambre le plan de l'édifice qu'il s'agit de construire et une estimation plus précise que celle qu'à pu nous donner l'honorable ministre, au sujet de ce que doit coûter cet édifice. Après de si longs mois de session on a lieu de croire qu'il pourrait être donné un peu plus de renseignements au sujet du crédit qu'on vient maintenant nous demander de voter. Pour moi, si ce sont là tous les renseignements qu'il nous faut attendre, je ne vois pas pour quelle raison on n'a pas inscrit ce crédit au budget principal. Je ne

m'oppose pas à ce que ce crédit soit voté, car je sais que cette ville est importante et que sa population va beaucoup augmenter. Néanmoins, je crois que le ministre procède d'une façon un peu irrégulière en nous demandant de voter ce crédit-là sans, pour ainsi dire, nous donner de renseignements quant au plan ou au coût de construction de l'édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est depuis longtemps d'usage que le ministre des Travaux publics inscrive au budget supplémentaire de l'année les crédits destinés à l'exécution de nouveaux travaux.

Comme je l'ai déjà dit, je ne conçois pas que le département puisse acheter un terrain ou arrêter des plans et une estimation, avant que le parlement ait autorisé les travaux. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député (M. Borden, Halifax) qui prétend qu'on doit réunir le plus de renseignements possibles sur le coût approximatif des travaux projetés. En m'appuyant sur l'opinion de l'architecte, je puis certifier que le coût des ouvrages extérieurs sera de $20,000.

A mon sens, le parlement et le pays devraient être satisfaits quand, au cours des explications ministérielles, on leur donne une estimation de la dépense totale. J'ai déjà moi-même critiqué certains ministres qui ne nous renseignaient que fort imparfaitement ; mais je pense qu'il n'est pas essentiel en toutes occasions que nous soyons tenus au courant des détails de l'entreprise.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Au sujet de l'achat d'un emplacement, on me permettra peut-être de dire que j'ai porté quelque intérêt à cette question et que j'en ai fait une certaine étude. Le gérant de la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse, à laquelle cette localité est redevable en grande partie de son développement, m'a affirmé qu'on pourrait obtenir un terrain à bon compte. Je ne suis pas autorisé à mentionner un chiffre quelconque, mais je suis sûr d'avance que le département trouvera le prix raisonnable.

M. CLARKE : Quelles sont les dimensions du terrain ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : En conversant avec le monsieur dont j'ai parlé, il a été question d'un emplecement de 100 pieds de côté, ce qui serait, à mon avis, une bonne grandeur. Je n'ai pas besoin d'insister sur le besoin de ce bâtiment, car il est admis de tout le monde. On ferait bien, je pense, de hâter le commencement des travaux.

M. CLARKE : Commencez d'abord par dresser les plans.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il faut voter le crédit tout d'abord.

M. BLAIN : Le ministre nous déclare que le bâtiment et le terrain coûteront ensemble de $15,000 à $20,000. Cette estimation tient-elle compte du posage d'un calorifère et autres installations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le pense.

Etablissement de quarantaine à l'île de Lawlor, près Halifax, réfection, réparation, etc., $4,500.

M. CLARKE : Quel besoin y a-t-il de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à changer la disposition des pièces dans le bâtiment des malades ; à refaire les murs du quartier de l'hôpital, dans le même bâtiment ; à arranger deux salles dans l'hôpital, et autres réparations. On doit $1,700 pour ouvrages de plomberie qui seront payés à même ce crédit. Cet argent a été dépensé, non pour ajouter des tuyaux au bâtiment, mais pour en retirer qui était devenus inutiles pour cause d'usure.

M. BORDEN (Halifax) : Je présume que ce travail a été exécuté à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: On n'a pas pu le faire. Ce travail a été exécuté sous la direction de M. Dodwell, l'ingénieur du gouvernement à Halifax.

Halifax—nouveau bâtiment civil, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un ouvrage en cours d'exécution par l'entrepreneur.

M. CLARKE : Combien coûtera cet édifice au total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice coûtera en tout, non compris le terrain, environ $318,000.

M. CLARKE : Combien coûtera l'emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le terrain a été acheté il y a quelques années au prix de $25,000, si je ne me trompe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt-quatre mille piastres. Je découvre que le chiffre de $318,000 comprend le prix de l'emplacement

M. BORDEN (Halifax) : A quelle date espérez-vous avoir fini cette construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat signé par l'adjudicataire mentionne la date du 15 septembre 1904. On a perdu un peu de temps ; mais l'architecte me dit que les travaux avancent maintenant avec rapidité.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a déjà plusieurs mois que je ne suis pas allé à Halifax, et j'ignore naturellement si les travaux sont bien avancés. Ça ne marchait guère jusqu'au moment de mon départ.

Je suppose que ces $20,000 sont ajoutés à un crédit déjà inscrit au budget ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quel chiffre atteint le crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cent mille piastres

M. BORDEN (Halifax) : Comptez-vous finir ces travaux à la date prévue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte doute fort qu'on puisse les finir pour le premier de septembre 1904 ; il croit qu'ils seront terminés pour le premier de l'an suivant.

M. CLARKE : Quels services vous proposez-vous de loger dans cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bâtiment porte le nom d'hôtel des Douanes, mais on y installera d'autres services administratifs. On n'a pas encore jusqu'ici, sous la Confédération, érigé à Halifax un édifice pour y abriter les différents services de l'administration fédérale. Les fonctionnaires du Dominion occupaient des bureaux dans l'ancien bâtiment dont la construction est antérieure à 1867 ; et les autres services étaient logés dans des maisons louées à cette fin par le gouvernement. Ce bâtiment inaugurera un nouvel état de choses et nous remettrons les maisons détenues en location. Bien qu'il porte le nom d'hôtel des Douanes, on y installera les divers services publics.

M BORDEN (Halifax) : Combien d'étages a cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quatre étages et un sous-sol.

M. BORDEN (Halifax) : Y faites-vous mettre un ascenseur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; il y en aura deux.

M. BORDEN (Halifax) : Vous n'avez pas encore décidé, je présume, quels services vous allez transférer des anciens bâtiments dans le nouveau. Evidemment, la douane y sera installée ; quant aux postes, elles continueront d'occuper les bureaux actuels, je suppose?

Le MINISTRE DES FINANCES : A cause de l'encombrement des bureaux par les matières postales, nous avons décidé de laisser au service des postes tout le premier étage du bâtiment actuel qui était jusqu'ici occupé concurremment par les postes et la douane.

Ce dernier service sera installé dans le nouvel édifice, lorsque celui-ci sera terminé, et peut-être y joindrons-nous la marine et les pêcheries. Il n'y a encore rien de décidé à l'égard des autres services administratifs. Notre intention est de loger les douanes dans le nouveau bâtiment ; de donner aux postes l'espace laissé disponible par le déménagement des douanes dans leur nouveau local, et de répartir ensuite le restant de l'espace entre les différents services et fonctionnaires. Une partie des locaux occupés par les postes sera peut-être attribuée au département de la caisse d'épargne qui est installée actuellement dans une maison d'habitation ; la caisse se trouvera donc ainsi à avoir vue sur la rue Hollis, qui traverse la partie commerciale de la ville. Mais, comme je l'ai dit, les postes occuperont dorénavant tout l'espace jusqu'ici partagé entre elles et les douanes.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, je crois qu'il y avait à un étage supérieur du bâtiment une collection d'objets intéressant la province de la Nouvelle-Ecosse. Ils sont placés dans un endroit d'un accès difficile pour le public.

Le MINISTRE DES FINANCES : La collection du musée a été changée de local. Dans le temps qu'elle occupait une pièce dans le bâtiment fédéral, on se disputait pour savoir si elle était la propriété du Dominion ou de la province. La collection appartenait au gouvernement provincial, mais celui-ci prétendait que le gouvernement fédéral devait lui donner une place dans le bâtiment civil. Le musée a en effet occupé pendant longtemps une pièce dans ce bâtiment. Les autorités de la province ont dernièrement transféré la collection dans l'édifice Burns situé en face, et je crois que, sous la surveillance de M. Piers, elle est entre bonnes mains. J'ignore ce qu'on a fait de l'espace évacué par le musée, mais celui-ci n'y était pas facilement accessible.

Bâtiment des immigrants à Halifax—addition d'un étage sur la partie en rez-de-chaussée, etc., $17,000.

M. CLARKE : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces améliorations sont ordonnées à la demande du département de l'Immigration. On construit un étage sur la partie qui n'a qu'un rez-de-chaussée. On nous a représenté que les services de l'immigration n'avaient pas l'espace et les commodités voulus, et c'est à la suite de ces observations que nous avons décidé de bâtir.

M. R. L. BORDEN : Pour quel objet demande-t-on ces nouveaux locaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a besoin d'espace pour y loger les immigrants. Ce bâtiment se compose d'une partie en rez-de-chaussée et d'une autre avec un étage. Nous élevons un étage sur le rez-de-chaussée.

M. R. L. BORDEN : Il me semble avoir lu quelque part dans les journaux qu'à la suite d'une inspection du bâtiment, on l'avait déclaré inhabitable. Est-ce vrai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il manque d'espace et de commodité.

M. R. L. BORDEN : Est-ce pour faire suite au rapport des fonctionnaires qui ont exa-

miné le bâtiment que vous nous demandez ce crédit ? Je n'en sais rien autre chose que ce qu'ont dit à ce sujet les journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le cas de bâtiments de cette espèce occupés par d'autres départements, nous avons l'habitude de nous en rapporter aux déclarations de leurs fonctionnaires. Ni l'architecte en chef ni le sous-ministre ne sont informés que le bâtiment n'est pas en bon état et qu'il ne convient point aux besoins du service de l'immigration ; seulement on y manquait de l'espace nécessaire. Depuis que ce sujet avait reçu notre attention, on nous a fait savoir que même avec l'addition d'un étage, le bâtiment manquerait encore des commodités indispensables. Quant à moi, je pense qu'elles sont suffisantes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette demande nous a été faite pendant cette session par le ministère de l'Intérieur pour le compte du département de l'immigration ; et des renseignements plus récents sembleraient confirmer ces réclamations et établir que l'espace est insuffisant.

M. R. L. BORDEN : Qui a fait cet examen?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que c'est un médecin délégué par une des provinces. Je ne sais si ce médecin était un fonctionnaire provincial ou fédéral. Quoi qu'il en soit, les journaux ont publié que l'espace était insuffisant et je constatai avec satisfaction que le ministère de l'Intérieur avait demandé des agrandissements que le ministre des Travaux publics se dispose à accorder.

M. R. L. BORDEN : Les travaux d'érection de cet étage seront-ils adjugés à l'entreprise sur concours ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement. La dépense se chiffre à $11,000 et l'ouvrage est assez considérable pour nécessiter la préparation d'un devis descriptif et l'adjudication de l'entreprise sur soumission.

M. R. L. BORDEN : Onze mille dollars suffiront-ils pour finir cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef me dit que $11,000 sont suffisants d'après le devis.

Bâtiments civils à Digby—travaux d'amélioration, $1,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons placer un cadran dans la tour et faire différentes améliorations.

Antigonish—travaux d'intérieur au bureau de poste, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour différentes améliorations. Il y a des planchers à remplacer ainsi que les boîtes à lettres. On fera de nouveaux planchers ; on posera des persiennes aux fenêtres des passages ; on fabriquera deux cents nouvelles boîtes à lettres, etc.

M. CLARKE : Quelle espèce de boîtes à lettres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des boîtes en cuivre du type ordinaire.

M. CLARKE : J'ai remarqué qu'il y a différentes sortes de boîtes à lettres, mais quelques-unes sont bien plus commodes que d'autres. J'en ai vu dans le Nord-Ouest qui sont supérieures sous ce rapport à celles que nous avons dans l'est. Il faudrait adopter pour tous les bureaux de poste celles du type qui permet de s'en servir sans avoir à s'adresser au guichet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce type-là que nous adoptons.

M. CLARKE : Qui a l'entreprise de la fourniture des boîtes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La maison Rubenstein et Cie, de Montréal, fournit la plupart des boîtes achetées par le département.

Sydney—agrandissement du bâtiment civil (répétition de crédit, $5,000), $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour construire une aile de 40 pieds sur 30, à deux étages, avec sous-sol et mansarde. On nous a exposé que le développement pris par la ville nécessite cet agrandissement. Les recettes postales sont de $17,000 à $18,000, et les douanes rapportent $150,000 ; les mandats émis atteignent un montant de $200,000.

M. CLARKE : C'est tout ce que coûtera la construction de l'aile ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, le coût total est évalué par l'architecte à $15,000.

M. BORDEN (Halifax) : Comment l'ouvrage sera-t-il fait ? A l'entreprise après concours ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Bâtiment civil à Sydney-nord, $1,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour réparations générales. Il faut renouveler certains murs de briques en mauvais état ; enlever les colonnes de fonte ; remplacer quelques portes ; placer de nouvelles boîtes à lettres dans le bureau de poste, et diverses réparations.

Salle d'armes à Charlottetown—construction d'une rallonge pour salles d'ordonnance, $2,550.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme a été dépensée par mon ministère, à la demande du département de la Milice.

M. HUGHES (Victoria) : Toutes les dépenses militaires faites par le département

des Travaux publics sont-elles demandées par le département de la Milice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense qu'elles le sont toutes. Je ne connais aucune exception.

M. HACKETT : Les travaux sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; et ils sont même près de finir.

M. HACKETT : Ces travaux étaient indispensables et je félicite le gouvernement de les avoir ordonnés.

M. CLARKE : Ces travaux sont-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils sont exécutés sous la conduite d'un officier de milice de Charlottetown.

M. CLARKE : Qui a fait les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai un état détaillé du prix des travaux, mais j'ignore les noms des différents entrepreneurs qui les ont exécutés. Je pourrais faire préparer un mémoire contenant ces renseignements à l'intention de l'honorable député. Ces travaux étaient, cependant, d'une nature peu spéciale et les officiers ont pu les diriger.

M. CLARKE : Voilà des officiers dans un rôle nouveau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est peut-être pas un si mauvais plan, après tout ; car les officiers ont intérêt à ce que l'ouvrage soit bien fait.

Bâtiment fédéral à Charlottetown—travaux d'amélioration, agrandissement, etc. (répétition de crédit, $8,000), $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour construire une rallonge en arrière du bâtiment fédéral de Charlottetown, et pour autres travaux de réparation et de réfection. Le coût estimatif est de $12,350.

M. LEFURGEY : Est-ce un nouveau crédit ouvert au budget, cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; on avait déjà ouvert dans un budget précédent un crédit pour le même objet.

M. LEFURGEY : Avez-vous commencé les travaux de construction de ce bâtiment?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; nous avons fait préparer des plans et offert l'entreprise au concours ; elle a été adjugée tout récemment.

M. LEFURGEY : Quel est le nom de l'adjudicataire, et à quel prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons reçu les soumissions seulement ces jours derniers, et mes notes ne contiennent pas ce renseignement. Mon chef de département ne se rappelle pas le nom de l'adjudicataire. Je vous le ferai connaître cette après-midi.

M. CLARKE : Avez-vous accepté la plus basse soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons accepté la plus basse soumission.

M. LEFURGEY : Pour quel service administratif utiliserez vous cette rallonge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle servira aux postes.

M. BORDEN (Halifax) : Ce chiffre me paraît fort pour une rallonge au bureau de poste de Charlottetown.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lors d'une visite que j'eus le plaisir de faire à la ville de Charlottetown, il y a une couple d'années, on profita de mon passage pour m'exposer le besoin urgent d'un agrandissement du bureau de poste. On me répète que ce besoin est d'urgence absolue. Je crois que tous les services fédéraux sont réunis dans ce bâtiment très insuffisant : les postes, la caisse d'épargnes, les douanes, le revenu de l'intérieur, les poids et mesures et le bureau de la marine.

Je pense que la demande d'agrandissement nous a été faite particulièrement par le directeur général de la poste lui-même, M. Brecken, un de nos vieux amis, qui a déjà occupé un siège sur ce parquet. Il m'a écrit plusieurs fois à ce sujet depuis que j'ai pris le portefeuille des Travaux publics.

M. CLARKE : Ce crédit est-il égal au prix d'adjudication des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La somme que nous demandons aujourd'hui sera suffisante. Il y a une répétition de crédit de $8,000 et une somme additionnelle de $4,000.

M. CLARKE : Ce montant suffira-t-il pour parachever l'ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il suffira.

Bâtiments civils au Nouveau-Brunswick—Campbellton, bâtiment fédéral, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère a reçu de pressantes demandes pour la construction d'un bâtiment civil à Cambpellton, au Nouveau-Brunswick. J'ai examiné moi-même cette demande, et j'ai acquis la certitude que cette ville prend des développements rapides. Les recettes des postes sont montées, l'année dernière, à $4,000, et la douane a rapporté $7,000. Campbellton est un port de mer et les affaires y ont pris un essor considérable ; ces constatations m'ont engagé à demander au parlement l'autorisation d'y construire un bâtiment fédéral.

M. CLARKE : Quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Entre $20,000 et $25,000.

M. CLARKE : Combien payez-vous le terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en sais encore rien, car nous ne l'avons pas acheté.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle est la population de Campbellton ?

M. HENDERSON : Sept mille habitants environ.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis sûr qu'elle n'est pas de sept mille.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de n'avoir pas ici ce renseignement.

M. CLARKE : Les plans de la construction sont-ils faits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il existe un plan général.

M. CLARKE : Un plan approximatif, sans doute ; et ce plan permet de supposer que le coût de l'ouvrage sera d'au moins vingt à vingt-cinq mille piastres, non compris l'achat du terrain qui n'a pas encore été choisi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'achat n'est pas encore fait. Si le parlement m'autorisait à construire un édifice public et si je croyais que le prix demandé pour le terrain était excessif, je discontinuerais les travaux. Le parlement a droit de s'attendre à ne payer que des prix raisonnables quand il a besoin d'acheter un terrain. Il n'y a pas de raison pour que le parlement paie plus cher qu'un particulier. Nous savons tous que lorsque le gouvernement entreprend un travail quelconque, les gens s'imaginent qu'ils peuvent demander un prix exorbitant. J'ai déjà déclaré plusieurs fois que si je ne pouvais pas acquérir un terrain à des prix raisonnables, je ne continuerais pas l'entreprise, et je me suis toujours bien trouvé de cette décision.

M. EMMERSON : Campbellton est un point terminal de l'Intercolonial. C'est un port de mer important où il se fait un trafic considérable et un fort commerce de bois. C'est un centre d'affaires pour une grande partie du Nouveau-Brunswick et une partie de Québec. Une grande partie de Bonaventure est tributaire de Campbellton et presque toutes les affaires du comté se font dans cette ville. Sa population est très entreprenante ; elle possède des moulins et plusieurs industries et elle mérite autant que toute autre partie du Canada de voir reconnaître ses droits par le parlement fédéral.

Moncton, édifices publics — améliorations, $1,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à des améliorations générales. Le revenu postal de Moncton est de $16,000 et celui du bureau de douane de $30,000 à $40,000. Il s'agit de légères améliorations aux édifices publics.

M. R. L. BORDEN : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ou seront-ils exécutés par le département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que ces travaux puissent être donnés à l'entreprise.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'on demandera des soumissions pour les travaux mentionnés dans l'item précédent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

Newcastle, édifices publics — améliorations, $800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de l'achat de 276 boîtes qui coûteront une couple de cents dollars et de quelques autres améliorations, le tout formant une somme d'environ huit cents dollars.

Lazaret de Tracadie — améliorations, etc., $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons ce crédit pour faire l'acquisition d'un petit désinfecteur à vapeur. Plusieurs autres améliorations nous ont été demandées pour cette institution, mais nous avons cru pouvoir les remettre à plus tard.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre possède-t-il quelques renseignements sur l'état de ce lazaret et sait-il combien il contient de lépreux. Le nombre de ces derniers va-t-il en augmentant ou en diminuant? Cette institution existe depuis longtemps et je considère que cette maladie devrait avoir disparu de cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député pourra renouveler sa question quand nous aurons à discuter les crédits de l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement sait-il si cette maladie augmente ou diminue au Canada. De temps à autre, on lit dans les journaux qu'elle va en augmentant. Et il serait important de savoir d'une manière officielle ce qui en est.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je viens de le dire, je crois qu'il serait préférable de réserver cette question pour la discuter lorsque nous aurons à nous occuper des crédits du ministre de l'Agriculture.

M. TURGEON : En réponse à cette question, je puis dire que les cas de lèpre diminuent depuis quelques années dans cette localité. Il arrive quelquefois qu'au moment où les médecins se réjouissent dans l'espérance que la maladie a complètement disparu, il surgit un cas dans une famille qui en était exempte depuis une génération. Les enfants échappent à la maladie, mais leurs enfants à eux en sont victimes. Cependant, le nombre des lépreux diminue. Quand cette

institution a été mise sous le contrôle du gouvernement fédéral, on y comptait environ 23 ou 24 cas, et le nombre actuel n'est que de 14 ou 15. On y a aussi amené trois ou quatre malades de la Colombie Anglaise et du Manitoba, et je crois que l'un d'eux est mort l'an dernier.

M. CLARKE : Combien y en a-t-il en tout?

M. TURGEON : Je ne le sais pas au juste, mais je crois que le nombre en est de 19 ou 20, dont 14 ou 15 appartiennent à la localité. Tous ces renseignements se trouvent au ministère de l'Agriculture.

M. CLARKE : A quelle nationalité appartiennent les malades amenés de la Colombie Anglaise ?

M. TURGEON : Je crois qu'ils sont Suédois ou Norvégiens.

M. CLARKE : Il n'y a pas de Chinois parmi eux ?

M. TURGEON : Non, je crois que le gouvernement a refusé d'admettre des Chinois dans le lazaret de Tracadie.

M. HUGHES (Victoria) : Quand nous aurons à nous occuper des crédits affectés au ministère de l'Agriculture, le ministre devrait être prêt à expliquer comment ces lépreux ont pu être transportés à travers tout le continent et nous dire quelles précautions ont été prises pour déinfecter les wagons dans lesquels ils ont voyagé.

M. EMMERSON : Cette maladie n'est pas contageiuse.

M. HUGHES (Victoria) : Mon honorable ami fait erreur.

Woodstock—arsenal et parc d'artillerie, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On avait d'abord l'intention de demander $11,000 ; mais il s'agissait alors de construire un nouvel édifice. Depuis, nous avons été informés par le ministère de la Milice qui demande ces travaux qu'il y a là un édifice qui peut être utilisé avec certaines modifications et réparations. Par conséquent, nous espérons que ce crédit de $5,000 sera suffisant pour cette année. Le coût total est évalué à $11,000.

M. CLARKE : Demandera-t-on des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Qu'aurait coûté un nouvel édifice avec le terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $21,000, d'après le devis.

Saint-Jean—bâtiment des immigrants, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de donner plus d'espace dans le bâtiment de l'immigration de Saint-Jean. Le plan originaire qui avait été préparé à la demande du département de l'immigration comportait une allonge à deux étages. devant coûter $6,500 ; ameublement, $1,500 ; surintendence et dépenses incidentes, $2,000, soit un total de $10,000. Ces plans avaient été préparés avant l'incendie qui a eu lieu dans les hangars à marchandises à Saint-Jean, incendie qui a détruit une partie de ce bâtiment. Il faut maintenant faire de nouveaux arrangements, mais nous croyons que ce crédit de $10,000 sera suffisant. Je crois qu'il y a une entente entre le Canadien du Pacifique et le ministère de l'Intérieur pour construire une allonge.

M. CLARKE : Cela nécessitera probablement un nouveau crédit supplémentaire ?

M. BORDEN (Halifax) : Non, je comprends que ce crédit sera employé à préparer les dommages causés par l'incendie et à certaines améliorations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toutes les dépenses faites par le département des Travaux publics seront couvertes par la somme que je viens de mentionner.

M. CLARKE : Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, la partie des travaux que nous aurons à faire faire sera donnée à l'entreprise. Il y aura peut-être en plus quelques menues réparations, mais des soumissions seront demandées pour la plus grande partie des travaux.

M. HUGHES (Victoria) : Permettez-moi, M. le président, de revenir sur un point dont il a été question il y a un instant—l'édifice public de Campbellton. C'est un joli petit village et je crois que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) nous a dit il y a un instant que sa population est de 7,000.

M. EMMERSON : J'ai dit 7,000.

M. HUGHES (Victoria) : La population totale du comté de Restigouche est d'environ 10,000, et celle de Campbellton entre huit cents et mille.

Nouveau-Brunswick — Woodstock — améliorations aux édifices publics, $3,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour renouveler les boîtes aux lettres et faire certaines réparations aux édifices.

M. CLARKE : S'agit-il encore de la salle d'exercice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. La salle d'exercice n'a rien à voir ici. Nous avons un édifice public à Woodstock. On a dépensé environ $2,000 à des réparations pour un mur de soutènement.

M. R. L. BORDEN : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ou faits à la journée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On demandera des soumissions pour les boîtes qui absorbent la plus grande partie du crédit. Les travaux déjà faits l'ont été à la journée.

Edifices militaires de Frédéricton—nouvelles écuries (à voter de nouveau, $1,500), $2,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de construire une étable à la place de l'ancienne qui a été démolie. Cette entreprise est en marche. Le crédit de $1,500 qu'il s'agit de voter de nouveau n'avait pas été payé à l'expiration de l'exercice fiscal. L'entreprise a été accordée à C. J. B. Simmons.

Edifices militaires de Frédéricton—quartiers du sergent-major, $2,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un crédit de $1,000 à faire revivre et une somme additionnelle de $1,300, pour les quartiers du sergent-major.

M. HUGHES (Victoria) : Combien y a-t-il de sergents-major à cet endroit?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je suppose qu'il y en a qu'un, mais il peut avoir une nombreuse famille. Je crois que ces quartiers sont affectés aux sergents ainsi qu'au sergent-major.

Station de quarantaine de Saint-Jean—service de la fourniture de l'eau, etc., $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût de l'entreprise est évalué à $24,000. Cette question a été longuement débattue lors du budget principal. Il s'agit ici simplement de faire revivre un crédit qui n'avait pas été dépensé le trente juin dernier. Cette station située sur l'île à la Perdrix. L'eau est amenée de la ville.

M. R. L. BORDEN : Ne peut-on pas se procurer de l'eau en quantité suffisante sur l'île?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'informe qu'on a dépensé beaucoup d'argent pour creuser des puits artésiens et qu'il a été impossible d'obtenir de l'eau douce.

M. CLARKE : Cette station de quarantaine a-t-elle été utilisée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas donner les explications que j'aimerais à donner. Cette dépense est faite par le ministère des Travaux publics à la demande du ministre de l'Agriculture. Il n'y a pas de doute qu'en hiver, cette station est employée.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose qu'on a pris garde à ce que des conduites ne constituent pas un obstacle à la navigation à marée basse. Il y a eu des difficultés à ce sujet à Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont sous la surveillance de notre ingénieur pour la province du Nouveau-Brunswick, et je suppose qu'il verra à cela.

Salle d'exercices militaires de Saint-Jean, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé par le ministre de la Milice. A en juger par ce que je connais des édifices semblables dans les autres villes, je ne voudrais pas prendre sur moi de dire que celui-ci coûtera moins de $100,000. La salle d'exercice de Windsor a coûté $75,000 et celle de London beaucoup plus. Je ne crois pas qu'une salle convenable puisse être construite dans la ville de Saint-Jean pour moins de $100,000 en chiffres ronds.

M. EMMERSON : Je désire corriger ce que j'ai dit concernant la population de Campbellton. Je m'étais formé une idée du chiffre de la population au cours d'un voyage fait à cet endroit, qui m'avait paru très important.

Je constate que la population de Campbellton est d'environ 3,000. C'est une ville qui comprend presque toute la paroisse de Addington, dans le comté de Ristigouche. Elle a été érigée en ville il y a un grand nombre d'années, et possède un maire, un conseil municipal et un aqueduc.

M. CLARKE : C'est un port de mer aussi, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Quand l'honorable député vient déclarer dans cette Chambre que la ville de Campbellton a une population de 7,000 habitants quand elle ne dépasse pas 1,200, je me sens un peu embarrassé pour lui dire qu'il se trompe. Il dit aussi que c'est une ville légalement érigée. C'est encore une erreur, car cela n'est pas dit dans le recensement.

M. EMMERSON : La ville a été érigée légalement par un acte spécial de la législature du Nouveau-Brunswick et cela depuis nombre d'années.

M. HUGHES (Victoria) : Si Campbellton était érigé légalement comme une ville ordinaire, elle serait indiquée dans le recensement comme une municipalité distincte, tandis que cette mention n'existe pas dans le recensement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le crédit concernant Campbellton est voté et maintenant que l'honorable député de Westmoreland a donné ses explications, nous ne pouvons plus revenir sur ce sujet.

M. CLARKE : Je désirerais un peu plus de renseignements concernant cette salle d'exercices à Saint-Jean. Le ministre des Travaux publics vient de nous dire avec sa franchise ordinaire que cet édifice coûtera probablement $100,000. Le terrain est-il acheté ? Les devis ont-ils été préparés par un ingénieur, possède-t-il quelques rensei-

gnements certains ? Il demande un crédit de $100,000 sans savoir ce que coûtera l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'étais sur le point d'expliquer au comité que le terrain n'est pas encore acheté. Plusieurs officiers de Saint-Jean sont d'avis qu'il faudrait acheter un autre terrain et ne pas utiliser celui du gouvernement. D'autres officiers croient qu'une salle d'exercices sur les terrains actuels du gouvernement donneraient satisfaction. Je n'ai pas encore eu le temps d'étudier personnellement la question, mais je me propose d'y voir sous peu. Je ne peux pas donner de décision dans le moment, mais nous possédons une assez grande étendue de terrain qui était autrefois occupée par le parlement anglais pour des fins militaires et qui a été transféré au gouvernement fédéral lors de la confédération. Je crois que nous réussirons à trouver un emplacement convenable sur ce terrain. Une salle d'exercice convenable pour une ville comme Saint-Jean, devra coûter dans les environs de $100,000. C'est à peu près ce qu'ont coûté les salles d'exercice, dans les autres villes ayant à peu près la même population. Celle d'Halifax a coûté beaucoup plus cher —probablement beaucoup plus qu'elle n'aurait dû. Je pourrais dire entre $50,000 ou $100,000, mais ne devant pas dépasser $100,000.

M. CLARKE : Des plans ont-ils été préparés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Nous avons des plans généraux pour les édifices de cette nature, mais les plans particuliers pour la salle de Saint-Jean ne sont pas prêts.

M. CLARKE : Vous dites que l'édifice coûtera entre $50,000 et $100,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Combien de régiments ont leurs quartiers généraux à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a le 62me, un régiment d'infanterie très nombreux, ainsi qu'un fort régiment d'artillerie de garnison. Je ne sais pas au juste s'il n'y a pas un autre régiment dans le moment, mais il y a à ajouter à cela les ambulanciers et les brancardiers.

M. COCHRANE : Si l'honorable ministre des Travaux publics voulait suivre mon conseil il nous dirait quelle somme sera nécessaire pour terminer cet édifice ? Je me rappelle certains petits crédits de quelques milliers de dollars qui ont ensuite entraîné des dépenses dix fois plus élevées. Je considère que le coût d'une entreprise publique devrait être déterminé avant que le ministre des Travaux publics vienne demander des crédits au parlement. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de demander tout le crédit du premier coup, mais il serait beaucoup plus satisfaisant si l'on déterminait d'abord le coût de l'entreprise et si lo'n exécutait les plans tels qu'adoptés.

Dans le cas actuel, le gouvernement prétend que l'édifice coûtera $100,000 et il ne demande que $10,000 pour commencer. Le ministre des Travaux publics doit se rappeler de cas semblables dans lesquels on a d'abord demandé une très faible somme et qui ont ensuite entraîné des dépenses beaucoup plus considérables que celles que la Chambre croyaient autoriser.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je croyais avoir plutôt mérité des compliments que des reproches de l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane). Nous sommes d'accord sur ce point, que la Chambre doit être informée du coût probable de toute l'entreprise et il me semble que dans le cas actuel c'est absolument ce que j'ai fait. Ces travaux sont faits à la demande du ministère de la Milice, et ce dernier estime que l'édifice coûtera entre $50,000 et $100,000.

M. BELL : L'honorable ministre des Travaux publics dit que cette salle était évaluée entre $50,000 et $100,000. Possède-t-il un devis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du département en préparant ces plans savent ce que des édifices semblables ont coûté. Puisque le ministre a déclaré que le coût de l'édifice ne dépassera pas $100,000, si les plans qui seront préparés ne sont pas conformes à cette déclaration, le ministre n'aura pas le droit d'ordonner les travaux.

M. BELL : Qu'a coûté la salle d'exercice d'Halifax ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parlant de mémoire, je crois qu'elle a coûté entre $250,000 et $300,000.

M. BELL : Comment pouvez-vous calculer que vous donnerez une salle d'exercice à Saint-Jean en ne dépensant pas plus de $50,000 à $100,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y a d'autres édifices militaires à Saint-Jean. De concert avec le ministère de la Marine, nous travaillons à réduire autant que possible ces dépenses pour répandre autant que possible l'argent par tout le pays. Si nous pouvons avoir des édifices convenables pour une somme modérée, je ne vois pas pourquoi nous dépenserions plus que le nécessaire.

M. CLARKE : Ne vaudrait-il pas mieux que le ministère de la Milice, quand il veut avoir une salle d'exercice à Saint-Jean, s'assure du nombre de miliciens auxquels cet édifice devra servir ?

Il pourrait ensuite faire préparer des plans et fournir au comité des renseignements positifs sur le coût de l'entreprise.

Il est arrivé quatre ou cinq fois ce matin, que des crédits de $5,000 à $10,000 ont été demandés pour des édifices publics, et quand nous nous sommes informés si le terrain était acheté et si les plans étaient préparés on nous a répondu dans la négative. Le département ignore absolument ce que ces édifices coûteront et nous devons voter l'argent en aveugles. La Chambre ne peut pas prendre la responsabilité d'un pareil gaspillage.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'espère que mon honorable ami ne s'opposera pas à ce crédit. Il n'est pas considérable. Il est possible que nous n'ayons pas toutes les données exactes que l'on pourrait désirer ; mais je crois que la Chambre peut s'en rapporter au ministre qui n'entreprendra pas de faire une dépense comme celle-là sans avoir obtenu tous les renseignements nécessaires et avoir fait préparer les plans convenables. Je suis convaincu que cette salle est nécessaire à Saint-Jean. Tout récemment, le commandant du district a transporté ses quartiers généraux de Frédéricton à Saint-Jean qui est devenu, par le fait, une centre militaire important pour Saint-Jean. Je suis convaincu aussi, qu'avec ces nouveaux travaux, la milice active de Saint-Jean augmentera et cela est très désirable car Saint-Jean est un point stratégique où il convient d'entretenir une force suffisante. Le nombre des troupes actuelles ne pourra pas être augmenté avant que ces travaux aient été exécutés. J'espère qu'après ces explications, mon honorable ami ne s'opposera plus à ce crédit de $10,000. Un peu plus loin dans les estimations supplémentaires, mon honorable ami trouvera un item qu'il ne pourra manquer d'approuver et qui concerne l'agrandissement de la salle d'exercice de Toronto. Les plans définitifs ne sont pas encore complètement déterminés. Ce crédit est à peu près dans la même position que celui que nous demandons pour Saint-Jean, et j'espère que mon honorable ami ne fera plus d'opposition.

M. CLARKE : L'intention du ministre ne doit pas être de défigurer le sens de mes paroles. Je ne m'oppose pas à la construction de salles d'exercice à ces endroits stratégiques, mais je crois que c'est de la mauvaise stratégie et une méthode condamnable pour un gouvernement de venir demander au parlement un crédit de $10,000 pour un édifice qui, au su de tout le monde, coûtera peut-être dix fois plus, et tout cela sans avoir le moindre renseignement à nous fournir. Nous désirons savoir quel genre de salle l'on construira à Saint-Jean ; ce qu'elle coûtera ; si le terrain a été acheté et à quel prix ; si on a demandé à la municipalité si elle ne fournirait pas le terrain. Le gouvernement devrait être en état de nous donner tous ces renseignements.

L'honorable M. HAGGART : Ils ne savent même pas où cette salle sera construite.

M. CLARKE : En réalité, le gouvernement ne nous donne aucun renseignement, tout en demandant au parlement de s'engager dans une entreprise qui pourrait entraîner des dépenses très considérables. On pourrait peut-être me rappeler à l'ordre, si j'entreprenais de discuter le crédit affecté à l'agrandissement de la salle d'exercice de Toronto, mais on me permettra de dire que la ville de Toronto sera reconnaissante au ministre d'avoir affecté $20,000 à cette fin. Je ne suis pas en état de dire dans le moment si ce crédit sera suffisant ou non, mais si le ministère n'a pas fait préparer le plan pour l'agrandissement de la salle de Toronto, il mérite les mêmes reproches qui lui ont été adressés pour Saint-Jean. Ce que nous ne voulons pas, c'est de voter de l'argent en aveugle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'admets pas cela.

M. CLARKE : Cette manière de faire des affaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous est impossible de faire ce que l'honorable député demande. Nous ne pouvons pas acheter un terrain avant d'être autorisés par le parlement à construire l'édifice et à acheter le terrain. Quant à la nature de l'édifice, cela dépend beaucoup de l'endroit choisi. On ne peut pas demander à l'architecte de faire autre chose qu'un plan général pour un édifice public, quand il ne sait pas sur quel terrain il sera construit. Nous demandons ici l'autorisation de faire certains travaux, nous disons le coût probable de ces travaux et il est impossible que quelqu'un soit trompé. J'admets cependant que lorsque nous demanderons un nouveau crédit, nous devrons être en état de donner tous les détails de l'affaire.

M. HUGHES (Victoria) : Cet argent sera-t-il employé à l'achat d'un terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il pourra servir à cela.

M. HUGHES (Victoria) : Parce que ces terrains sont près de la mer et trop éloignés du centre de la ville.

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est l'objection que font plusieurs officiers de Saint-Jean.

M. HUGHES (Victoria) : Si on choisissait le terrain du gouvernement, les soldats auraient trois quarts de mille ou un mille à faire pour s'y rendre. Le ministre comprendra, je l'espère, qu'il est préférable de construire cette salle dans un endroit plus central.

M. BELL : Les oppositions précédentes et l'opposition actuelle ont toujours prétendu que le fait de voter un crédit comme celui-ci lie le parlement à une dépense ultérieure dont personne ne connaît le chiffre. Le gouvernement sera autorisé à dépenser $10,000 et tous les ans il demandera d'autres crédits

jusqu'à ce que le total s'élève à $150,000 et peut-être $200,000. Quand le gouvernement demande des crédits subséquents, il donne comme raison que les $20,000, les $30,000 ou toute autre somme doivent être votés, car tout l'argent déjà dépensé serait perdu. Il arrive ainsi que pas à pas, le parlement ordonne des dépenses qu'il n'aurait peut-être jamais sanctionnées s'il en avait connu le chiffre au début.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas dans le cas dont il est question en ce moment.

M. BELL : Le cas qui a été cité aujourd'hui est celui d'Halifax qui est une ville guère plus importante que celle de Saint-Jean, et l'honorable député de Saint-Jean n'admettra peut-être pas qu'elle le soit plus. On a d'abord fait voter un faible crédit pour une salle d'exercice à Halifax, et ensuite, d'années en années on en demandait d'autres jusqu'à ce que la dépense totale eût atteint près de $300,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a eu un changement de gouvernement depuis.

M. BELL : Et je crois qu'il y en aura encore un avant que la salle d'exercice de Saint-Jean soit terminée, ce qui nous permettrait d'espérer que les dépenses seront diminuées. Je n'ai pas le moindre doute que le prix élevé qu'a coûté la salle d'Halifax est dû en grande partie au changement de gouvernement, mais un autre changement nous apportera peut-être des réformes. Ce que nous combattons c'est le principe. Le gouvernement devrait être en état de dire à la Chambre quel terrain sera choisi, et alors un architecte compétent pourrait évaluer le coût de l'édifice à $10,000 ou $15,000 près.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est exactement ce que nous avons fait. A titre de ministre, si je constatais que le prix doit être beaucoup plus élevé que celui que j'ai indiqué, je n'entreprendrais pas les travaux avant d'avoir fait ratifier le changement par le parlement. J'ai toujours été de cette opinion et j'espère avoir à présent l'approbation de l'honorable député (M. Bell). J'ai dit à la Chambre quel serait le coût probable, mais il est impossible d'avoir un plan détaillé, avant que le terrain soit choisi.

M. BELL : Je ne crois pas mériter les reproches que le ministre m'adresse. Ce que je ne veux pas, c'est que le parlement soit engagé dans de fortes dépenses, petit à petit. Pas un homme d'affaire ne voudrait s'engager dans une entreprise, dans de pareilles conditions. Le gouvernement ne sait pas ce que coûtera cet édifice, ni même où il sera construit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que nous faisons.

M. BELL : On nous a dit que cet édifice coûtera entre $50,000 et $100,000. On avouera que c'est une marge considérable ; ce n'est pas une évaluation. L'honorable ministre ne voudrait pas conduire ses propres affaires de cette manière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi pas ? Si quelqu'un voulait agrandir une fabrique, quel inconvénient y aurait-il à acheter le terrain nécessaire après s'être assuré du coût maximum de cette entreprise ; il s'assurerait des détails après.

M. BELL : Un homme d'affaire se contenterait-il d'une évaluation qui varierait entre $50,000 et $100,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets qu'il ne serait pas juste de demander un crédit de $10,000 en disant que le coût de l'entreprise ne dépassera pas cette somme et d'entreprendre ensuite des travaux devant coûter $100,000. Mais dans le cas actuel nous donnons le prix maximum, aussi près que possible.

M. BELL : Alors, il faut nous en rapporter à la parole du ministre. Pour ce qui le concerne et s'il reste ministre, il s'engage, au nom du gouvernement, de ne pas dépenser plus de $100,000, sur lesquels il demande, dès maintenant un premier crédit de $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici la position que je prends : si après avoir déclaré à la Chambre qu'une entreprise doit coûter telle ou telle somme, je constatais, après la préparation des plans, que cette somme serait de beaucoup dépassée, je ne voudrais pas commencer les travaux avant d'obtenir la sanction du gouvernement.

M. CLARKE : Le terrain est-il compris dans ces $100,000? L'honorable député de Victoria (Hughes) vient d'expliquer que pour des raisons stratégiques, il ne serait pas à propos de construire cette salle sur le terrain du gouvernement, qui d'ailleurs est à ¾ de mille ou un mille du centre de la ville. Pour ces raisons, le gouvernement sera peut-être obligé d'acheter un autre terrain et je voudrais savoir si le prix du terrain est compris dans ces $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous n'avons pas encore fait le choix d'un terrain, c'est qu'on prétend que le terrain actuellement possédé par le gouvernement, n'est pas favorablement situé. S'il faut en acheter un autre, le ministre de la Milice pourra peut-être disposer de celui du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne crois pas que ce soit possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme le ministre de la Milice n'a encore rien décidé, je ne puis rien promettre.

M. CLARKE : Nous avons la bonne fortune d'avoir ici l'honorable ministre de la Milice, et l'honorable ministre des Travaux

publics et je tiendrais à savoir d'eux s'il est vrai que la ville de Saint-Jean a offert un terrain, il y a quelque temps, pour l'érection d'une salle d'exercice.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non ; il y a eu un échange de correspondance entre le ministère et des officiers de Saint-Jean et nous leur avons fait savoir que s'il n'était pas à propos de construire sur le terrain du gouvernement, la ville devrait fournir le terrain. Je regrette d'avoir à ajouter que je n'ai rien vu dans cette correspondance de nature à laisser entendre que la ville était décidée à acheter un terrain pour le remettre au gouvernement. Un emplacement a été désigné par les autorités municipales ; il ne coûterait pas très cher, mais rien n'est encore décidé pour savoir qui devra le payer.

L'honorable M. TISDALE : Nous ne nous opposons pas à la construction de salles d'exercices convenables pour l'usage de nos militaires dans les différents centres du pays, mais nous ne voulons pas que le gouvernement entreprenne ces travaux sans fournir les renseignements nécessaires au parlement. Nous avons ici un crédit de $10,000. Le public est sous l'impression que c'est tout ce que coûtera cette salle, et personne ne se doute qu'en fin de compte, cet édifice coûtera peut-être $150,000. Le ministre de la Milice devrait être en état de nous fournir tous les renseignements concernant cette salle d'exercice. C'est une manière bien relâchée d'entreprendre des travaux de ce genre. Je suis bien disposé à approuver toute dépense raisonnable pour loger et instruire nos soldats, mais je ne veux pas que le gouvernement procède de cette manière. Le ministre sait fort bien que si ce crédit est voté, nous perdons tout espoir d'obtenir un terrain de la ville de Saint-Jean. Si le gouvernement nous soumettait un projet bien muri, il obtiendrait facilement le crédit nécessaire. Nous ne nous opposons pas à une dépense de $10,000 ou $100,000, mais il ne faut pas que le pays soit engagé dans une dépense considérable, sans être mis en possession de tous les renseignements.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne crois pas qu'il soit juste de menacer la ville de Saint-Jean de la priver d'une salle d'exercice à moins qu'elle ne donne le terrain nécessaire. Si c'est une bonne politique à suivre, nous avons toute liberté de l'appliquer. Nous n'avons qu'à dire : Si vous ne nous donnez pas un terrain, nous allons construire sur le nôtre. Je puis dire à la Chambre que j'ai constaté par moi-même que les édifices militaires de Saint-Jean sont insuffisants et que les officiers de cette ville m'en ont averti. J'ai aussi constaté qu'une salle convenable peut être construite pour $100,000. Nous avons des plans généraux qui pourront être adaptés à la ville de Saint-Jean quand le terrain aura été choisi.

Je considère que les explications données au sujet de ce crédit sont beaucoup plus complètes que celles qui accompagnent ordinairement les crédits de cette nature. Les objections soulevées par l'honorable député de Pictou, ne sont peut-être pas dénuées de fondement, mais s'il veut remonter jusqu'à l'époque de la confédération il peut adresser les mêmes reproches à l'égard de tous les travaux publics ordonnés par cette Chambre. C'est une question à discuter, mais si nous devons changer de système, je demanderais que le changement fut remis à la prochaine session et que ce crédit fut voté.

M. BELL : Je crois avoir dit que l'argument dont je me suis servi avait été employé non seulement par l'opposition actuelle, mais aussi par les oppositions précédentes.

Je crois avoir posé les règles sûres concernant la manière dont ces crédits doivent être votés et j'ai entendu avec plaisir le ministre des Travaux publics prendre la responsabilité de sa déclaration au nom du gouvernement. J'en conclus que le chiffre de cette dépense ne dépassera pas la limite que vous avez fixée.

M. HUGHES (Victoria) : Pour ma part, je crois que lorsqu'un crédit est demandé à la Chambre, les fins auxquelles il est affecté doivent être entièrement expliquées ; mais en ce qui concerne l'achat d'un terrain pour l'érection d'un édifice public, je crois que le meilleur plan est d'être prêt à conclure le marché aussitôt que le terrain a été choisi, et cela serait impossible si le ministre devait attendre jusqu'à la session pour faire voter l'argent nécessaire. Quant à ce qui concerne la nouvelle salle d'exercice à Saint-Jean, aucun doute que si les représentants de cette ville étaient ici, ils reconnaîtraient la nécessité de cet édifice dans un endroit central de la ville. Actuellement, la salle d'exercice est en dehors de la ville et les soldats ne peuvent pas s'y rendre facilement.

M. CLARKE : Y a-t-il déjà une salle d'exercice à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. CLARKE : Peut-on utiliser le terrain sur lequel cette salle est construite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est possible, mais je crois que le département devra avant d'étudier la question pour savoir s'il ne pourrait pas disposer avantageusement de cet édifice.

M. CLARKE : La salle actuelle est-elle dans la ville ou près de la côte ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Elle n'est pas dans le centre de la ville.

M. BLAIN : Il paraît y avoir eu un échange de correspondance au sujet d'un terrain. Le gouvernement peut peut-être nous dire ce que coûtera ce terrain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de correspondance au ministère des Travaux publics autres que les lettres adressées au ministre de la Milice.

M. BLAIN : Le ministre de la Milice nous a dit qu'il y avait eu une correspondance échangée entre son ministère et les autorités municipales et que le terrain était en partie choisi. Si ce terrain ou un autre semblable est acheté, quel prix coûtera-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne puis indiquer un chiffre à mon honorable ami ; mais je vais prendre note de la chose et lorsque les crédits de mon ministère seront soumis à la Chambre, je devrai pouvoir le renseigner sur ce point. Il existe une correspondance à ce sujet, et un emplacement a été choisi, qui a été approuvé par la ville et par quelques-uns des officiers de l'endroit. Je crois que l'un de ces officiers a obtenu une promesse de vente en son nom. Mais le gouvernement n'est pas lié par ce fait. Je crois que le prix est indiqué, mais je ne puis m'en rappeler en ce moment.

M. BLAIN : Est-ce que les autorités municipales refusent d'acheter l'emplacement, et croient-elles que le gouvernemnt va en faire l'acquisition ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je le crois.

M. BLAIN : Dans ce cas, il est probable qu'une partie des $10,000 que l'on demande ici sera employée à l'acquisition de l'emplacement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Pas nécessairement. Comme je l'ai déjà expliqué, le gouvernement est propriétaire d'un certain terrain à cet endroit. Je ne tiens pas à me prononcer à ce sujet ; mais un officier distingué de la ville de Saint-Jean m'a assuré que la propriété du gouvernement convenait parfaitement pour la construction d'une salle d'exercice, et j'ai l'intention de m'assurer de la chose, en envoyant à Saint-Jean un officier de l'état-major, avant de conseiller au ministère des Travaux publics d'acheter un nouvel emplacement.

M. EMMERSON : Avant que ce crédit soit adopté, je demanderai la permission de fournir une explication, bien que la chose ne soit pas conforme aux règlements. Je tiens à ce que les déclarations que je puis faire dans cette Chambre soient exactes, et lorsque je constate que j'ai commis une erreur, je tiens à être le premier à la corriger. J'ai déclaré que Campbellton était une ville constituée en corporation, ayant environ trois milles habitants.

M. CLARKE : Quatre mille.

M. EMMERSON : J'ai déclaré que sa population était d'environ 3,000. Mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes) a mis en doute ma prétention que cette ville était constituée en corporation. J'ai ici les statuts de la province du Nouveau-Brunswick, et je constate que Campbellton a obtenu une charte de ville dans la 51me année du règne de Sa Majesté, la reine Victoria—c'est-à-dire en 1888—et elle a continué d'exister en cette qualité jusqu'à présent. Sa population a augmenté considérablement durant cette période et principalement depuis le dernier recensement.

M. HUGHES (Victoria) : Me permettrait-on de demander comment il se fait que Campbellton ne figure pas dans le recensement comme étant une ville constituée en corporation ?

M. EMMERSON : Si vous voulez parler de Westmoreland——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. Je ne puis permettre que l'on continue davantage cette discussion. J'ai permis à l'honorable député d'expliquer que Campbellton était une ville constituée en corporation et la discussion doit se terminer là.

M. CLARKE : Je soumets, avec tout le respect possible, que la question posée par l'honorable député de Victoria (M. Hughes) avait sa raison d'être. Il a en sa possession le recensement officiel, et il indique——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous ne pouvons entrer en ce moment dans la discussion de l'exactitude du recensement.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai dit tout ce que j'avais à dire.

Lévis—édifice public, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un crédit supplémentaire qui a été ajouté à ce qui a déjà été voté dans le budget principal.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce un nouvel édifice ou un vieux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un nouvel édifice.

M. CLARKE : Combien devra-t-il coûter en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas le montant exact. Je l'ai déclaré il y a environ un an passé lorsque le premier crédit a été voté. Je crois que c'est environ $25,000.

M. CLARKE : Cet édifice est-il en voie de construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLARKE : L'emplacement est-il acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons l'intention de nous servir d'un terrain qui est la propriété de la Couronne et qui se trouve sous la juridiction du ministère des Chemins de fer. Le transport n'a pas encore été fait.

M. CLARKE : L'ouvrage sera exécuté à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Québec—magasin pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, $1,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour installer les appareils électriques et la lumière dans l'édifice public employé par le ministère de la Marine et des Pêcheries, à Québec.

Citadelle de Québec—salle d'exercices pour l'école d'artillerie, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit doit être employé à la construction d'une école d'artillerie à la citadelle de Québec. Cet édifice est construit pour le ministère de la Milice. Il est très important qu'il soit construit pour le prochain exercice, car de nouveaux canons ont été achetés, et il faut les placer quelque part.

M. CLARKE: Combien coûtera cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on veut laisser l'item en suspens, je pourrai fournir ce renseignement cet après-midi.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il là d'une école permanente ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai compris que l'on avait besoin de cet édifice par suite de l'achat de nouveaux canons.

L'item est laissé en suspens.

Edifices militaires à Québec—magasin principal à l'arsenal du Dominion, $11,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice devra faire partie de l'arsenal fédéral. C'est virtuellement un magasin militaire où l'on placera les fournitures additionnelles requises par suite de l'augmentation de l'ouvrage à cet endroit.

M. CLARKE : Cet édifice est-il destiné à fournir un espace additionnel pour emmagasiner les munitions de guerre ? A ce propos, me permettrai de demander au ministre s'il existe d'autres magasins où les munitions de guerre peuvent être enmagasinées ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'honorable député verra par les estimations que l'on demande des crédits pour la construction d'un magasin militaire dans la cité de Toronto, d'un entrepôt considérable, ainsi que d'un magasin à Winnipeg, et d'un magasin militaire à London, Ont.

M. HUGHES (Victoria) : Au commencement de la session, j'ai attiré l'attention de la chambre et du ministre sur la nécessité qu'il y avait de posséder non seulement des magasins à différents endroits, mais aussi des arsenaux, et j'ai cité à ce sujet l'exemple donné par les Etats-Unis.

Tous leurs arsenaux sont situés à l'intérieur ; Springfield est situé au centre de l'Etat du Massachusetts, et Rock-Island est un endroit situé sur une île au centre de la rivière Mississipi. Presque tous leurs arsenaux privés pour la fabrication des munitions de guerre sont établis loin du littoral, afin que le gouvernement américain puisse les utiliser en cas de nécessité. Je crois que l'on ne devrait pas construire d'arsenaux même à Toronto, car cet endroit est situé sur le bord du lac Ontario. Ils seraient mieux situés dans des centres de l'intérieur, à Ottawa, par exemple, ou autres endroits éloignés des bords du lac.

M. COCHRANE : L'honorable ministre de la Milice voudrait-il me dire si ces édifices devront être occupés par les soldats que le député de Norfolk-nord doit envoyer à cet endroit ?

A une heure la séance est suspendue.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que ce montant complètera le montant total requis pour la construction du magasin principal. C'est là la réponse à la question qui m'a été posée ce matin.

M. BORDEN (Halifax) : On a également demandé, avant la suspension de la séance, si l'on avait l'intention de faire la même chose pour les magasins généraux ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de la Milice a fait remarquer que les estimations contenant des crédits pour le construction d'édifices de même nature à Toronto, Winnipeg et autres endroits.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi consistent ces magasins généraux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ceci est exclusivement pour la fabrique de cartouches.

M. MORIN : Je n'étais pas ici quand le comité a discuté l'item concernant l'édifice public à Lévis. Si le ministre des Travaux publics voulait me le permettre, je lui poserais quelques questions. A quoi est destiné cet édifice public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A répondre à tous les besoins du gouvernement, principalement pour le bureau de poste et celui des douanes.

M. MORIN : Il me semble que nous avons voté dans le mois d'avril dernier, un crédit de $5,000 pour un édifice public à Lévis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué qu'il s'agissait ici d'un crédit additionnel.

M. MORIN : Combien coûtera cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que c'est $25,000.

M. MORIN : Le gouvernement a-t-il acheté l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas besoin de l'acheter, seulement il nous faut indemniser le ministère des Chemins de fer qui le détient actuellement en son nom.

M. MORIN : L'honorable ministre a-t-il reçu des soumissions pour la construction de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas encore. J'ai expliqué qu'il s'était produit un certain délai dans le transport de l'emplacement d'un département à l'autre.

M. MORIN : L'honorable ministre sait-il quand on commencera la construction de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette les délais qui se sont produits jusqu'à présent, et j'espère que l'on va pouvoir commencer les travaux sans retard.

M. CLARKE : Le ministre de la Milice a fait certaines déclarations au sujet de la construction d'édifices à London et à Toronto, devant servir à l'emmagasinage des fournitures et munitions de guerre.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois que l'honorable député (M. Clarke) ne m'a pas bien compris. Nous demandons pour la première fois dans ces crédits l'argent nécessaire à la construction de magasins militaires à différents endroits du pays.

M. CLARKE : L'honorable ministre pourrait-il fournir des renseignements additionnels à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ces estimations contiennent des crédits pour la construction de magasins militaires à Toronto, Winnipeg et London, je crois. Il existe un magasin général à Toronto. Quant à ce dernier endroit, je dois dire qu'il est à peu près certain que l'on y construira un nouvel édifice, si certaines négociations actuellement pendantes peuvent réussir. Il se peut donc que le crédit à cette fin ne soit pas demandé maintenant.

M. CLARKE : Ce sera des arsenaux, je suppose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pour l'emmagasinage des munitions.

Citadelle de Québec—salle d'exercice pour l'école d'artillerie, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice devra coûter $30,000.

M. BORDEN : L'école d'artillerie est-elle établie d'un manière permanente à Québec?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. BORDEN: Est-ce un cours obligatoire?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il le sera. Nous n'avons pas eu jusqu'à présent un édifice convenable pour ce genre d'instruction, bien que ce cours ait existé jusqu'à un certain point. Mais avec l'arsenal qui existe maintenant à Québec, nous pouvons y réparer tous les canons employés par l'artillerie dans tout le pays. Si un canon vient à se briser, c'est à cet endroit que nous l'expédions, au lieu d'avoir à le retourner en Angleterre. On est en frais d'y installer toutes les machines requises pour réparer les canons les plus délicats en usage. Il est donc important d'avoir une école d'artillerie à cet endroit. Ces travaux de réparation permettent aux professeurs d'expliquer au moyen d'exemples les différentes parties dont se composent un canon. C'est afin d'arriver à ce résultat que nous construisons cet édifice qui coûtera $30,000.

M. BORDEN : Cela ne comprend pas, je suppose, le cours de mousqueterie, mais comprend sans doute l'exercice du canon de campagne comme celui des canons d'ordonnance ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela comprend les canons de forteresse de 7.5 et les canons d'un plus gros calibre.

M. BORDEN : Cela comprendra-t-il les canons de campagne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, les canons de campagne ou la grosse artillerie.

M. BORDEN : Y compris les mitrailleuses " gatlings " ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non, pas ces canons, bien qu'ils pourraient y être inclus, car cet édifice devrait être assez grand pour cela ; mais je crois que l'on a surtout en vue d'enseigner de quelle manière se fabriquent les différentes parties des canons de campagne et des canons de gros calibre, ainsi que leur usage.

L'honorable M. HAGGART : Sont-ce des canons du dernier modèle adopté par l'armée anglaise que vous avez achetés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Pour les fusils ? Oui ; nous avons acheté une demi-douzaine de ces fusils, et nous les attendons prochainement.

M. CLARKE : Dans quel but avez-vous acheté ces fusils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Afin de les comparer avec nos propres fusils que la compagnie Ross fabrique actuellement.

L'honorable M. HAGGART : Je veux parler des canons de gros calibre pour l'artillerie. L'armée anglaise vient d'adopter un nouveau canon, et je crois que nous devrions l'avoir également.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Un canon de 15 livres ? Nous ne sommes pas in-

formés officiellement que le ministère de la guerre a adopté un nouveau canon, bien que j'ai vu la chose mentionnée dans les journaux. Nous avons donné notre commande, sujette, bien entendu, à la décision du ministère de la guerre. J'ai compris que le canon calibre 18.5 serait probablement le canon adopté.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on terminé la fabrication de quelques nouveaux fusils à Québec ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Quand s'attend-on à les livrer?

Le MINISTRE DE LA MILICE : La compagnie devrait en faire la livraison sur le pied de 1,000 fusils par mois. On me dit qu'ils seront livrés d'ici à la fin de l'année.

M. R. L. BORDEN : Pourra-t-on se servir pour ce fusil des mêmes cartouches que pour le fusil anglais?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui—·303.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, la différence entre le fusil Ross et le fusil anglais n'est pas très importante?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Peu importante, en effet. Le fusil Ross est un fusil à détente droite ; tandis que l'autre est un fusil dont la détente est un peu différente.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il dans les deux fusils des parties que l'on pourrait substituer l'une à l'autre?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela ne pourrait se faire entre le Lee-Enfield et le fusil Ross, mais ce dernier est fabriqué de manière à ce que les différentes pièces puissent se remplacer l'une par l'autre. C'est-à-dire que l'on pourrait démonter une demi-douzaine de ces fusils et les rétablir dans leur état ordinaire sans tenir compte des pièces particulières qui appartenaient à chacun d'eux. Toutes ces pièces sont identiques.

M. CLARKE : Quelle différence y a-t-il entre les deux quant au prix?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Nous considérons que le fusil Ross est le meilleur des deux ; pour ma part, je le crois aussi bon. Le contrat déposé sur le bureau de la Chambre établit que le fusil Ross coûte $25. J'ai reçu l'autre jour une lettre du ministère de la guerre dans laquelle on m'offrait un nouveau fusil, et après avoir culculé ce qu'il en coûterait pour les frais d'inspection, de transport, etc., j'ai constaté que ce fusil nous coûterait à peu près le même prix que le fusil Ross, peut-être un peu moins.

M. R. L. BORDEN : Cette compagnie fabrique-t-elle des fusils exclusivement canadien, ou bien si elle en fournit à part cela au commerce en général?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il ne lui est imposé aucune restriction sous ce rapport, mais je crois qu'elle pourra difficilement faire autre chose que de remplir nos commandes. Elle s'est engagée à nous livrer 1,000 fusils par mois.

M. R. L. BORDEN : En Angleterre, est-ce que la fabrication des fusils pour l'armée anglaise est limitée à cette fin, ou les fabricants peuvent-ils en vendre au commerce?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ils peuvent en vendre. La plus part des fusils anglais en usage dans l'armée sont fabriqués par des fabricants ordinaires. Pendant la guerre sud-africaine, le commerce a été restreint sous ce rapport.

Entrepôt de vérification de Montréal—agrandissements et modifications, y compris, aménagements, mobilier, etc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci constitue un montant additionnel ajouté au $15,000 qui ont déjà été votés pour modifications et améliorations à l'entrepôt de vérification de Montréal. Le principal item est la construction d'un élévateur à marchandises qui coûtera $21,000. Cet ouvrage est en voie de construction depuis quelque temps. Le coût total sera de $35,000.

M. R. L. BORDEN : Cette amélioration a-t-elle été reconnue comme étant nécessaire par les fonctionnaires du ministère?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. L'ancien élévateur a été mis de côté à la demande du ministère des Douanes. La plus grande partie des travaux est exécutée à l'entreprise, moins quelques réparations peu importantes qui sont exécutées autrement. Le contrat pour la construction de l'élévateur n'est pas encore accordé.

BLAIN : Lorsque cette question est venue sur le tapis l'année dernière, je crois me rappeler que l'honorable ministre a déclaré que ces travaux coûteraient $30,000, maintenant il en porte le coût à $35,000. Pourrait-il nous expliquer la cause de cette défférence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas quelle explication je pourrais donner. La différence n'est pas très considérable, si l'on songe à l'importance des travaux à exécuter.

Terrebonne—édifice public, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour la construction d'un nouvel édifice dans la ville de Terrebonne. Bien que le dernier recensement ne donne à cette ville que 2,000 âmes, on me dit que c'est le chef-lieu du district et l'endroit le plus important. Les revenus du bureau de poste sont d'environ $17,000. Les mandats-poste qui y sont émis atteignent $9,670, et ceux qui y sont reçus $34,000.

M. BENNETT : L'emplacement a-t-il été fourni par la municipalité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Le coût total y compris l'emplacement n'excédera pas $12,000.

M. R. L. BORDEN : S'en servira-t-on pour d'autres fins que le bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'en servira pour le bureau de poste de même que pour le bureau des douanes et celui de l'accise.

Acton-Vale—édifice public, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'un nouvel édifice. On me dit qu'Acton-Vale est la principale ville du comté de Bagot. Sa population, d'après le dernier recensement, était de 1,175. L'édifice devra coûter environ $10,000.

M. BENNETT : Il est consolant de voir voter un montant aussi élevé pour la construction d'un édifice public dans un village ayant la population que l'on vient de mentionner, quand le ministre des Douanes et d'autres libéraux oublient de remplir la promesse qu'ils ont faite à la florissante ville d'Owen-Sound de lui accorder un édifice public.

Saint-Jean—édifice public, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice devra être utilisé par le ministère des Douanes et autres fonctionnaires du gouvernement à cet endroit, et servir en même temps de bureau de poste. Il sera situé au centre de la ville. Je ne crois pas qu'il existe d'autre édifice public dans le comté. Il coûtera environ $10,000. La population de cette ville est de plus de 4,000 âmes.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre prétend qu'il n'existe pas d'autre édifice public à cet endroit ? Oublie-t-il les casernes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux dire pour les fins d'un bureau de poste.

M. R. L. BORDEN : Je remarque qu'un peu plus loin on demande un crédit pour un entrepôt de vérification.

M. CLARKE : L'emplacement a-t-il été fourni ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLARKE : Et les plans ne sont pas préparés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Naturellement des soumissions seront demandées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Y a-t-il eu des négociations ou des propositions de faites de la part de la municipalité au sujet d'un emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il n'existe aucune correspondance à ce sujet.

M. BLAIN : Quelle partie de ce crédit sera employé pour l'acquisition d'un emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit que l'emplacement coûtera plus de $1,000.

M. BLAIN : La balance suffira-t-elle à construire et à aménager l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef me dit que oui, mais je crois que l'aménagement exige ordinairement un montant additionnel.

M. MORIN : N'existe-t-il pas déjà une salle d'exercice à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a des casernes, mais non une salle d'exercice. Il existe une école militaire à cet endroit.

M. CLARKE : On nous dit que les plans de cet édifice ont été préparés. Il n'y a que pour cet édifice que l'on a jugé à propos d'en agis ainsi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne m'a pas bien compris. Si on n'a préparé que les plans de cet édifice, c'est parce que l'on avait l'intention d'en construire d'autres du même genre ailleurs. Quand il s'agit de construire une salle d'exercice à Saint-Jean, N.-B., ou autre édifice important, il est nécessaire de préparer des plans spéciaux, mais, dans le cas actuel, les plans préparés pour d'autres édifices peuvent servir, avec de légères modifications, suivant le terrain.

M. CLARKE : Alors, comme question de fait, les plans ne sont pas préparés ? C'est un plan général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le plan est préparé pour des édifices de même nature, et c'est sur ce plan que nous nous basons pour préparer ces estimations.

M. CLARKE : Un plan général ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, un plan général.

M. BLAIN : Quels sont les revenus du bureau de poste et des douanes, à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le revenu du bureau de poste a été, l'année dernière, de $6,912, et celui des douanes de $119,540.

M. R. L. BORDEN : Est-ce la même chose pour Acton-Vale ?

M. BENNETT : Le revenu du bureau de poste d'Acton-Vale est de $838.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $838.23.

M. R. L. BORDEN : Et le revenu des douanes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un port secondaire.

M. R. L. BORDEN : Cette somme n'est-elle pas trop élevée pour un port secondaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On ne peut justifier la construction d'un édifice public à cet endroit autrement qu'en invoquant comme excuse la politique que l'on a adoptée de doter chaque chef-lieu de district d'un édifice public.

M. CLARKE : C'est-à-dire qu'il s'agit d'un cas désespéré.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a plus que quelques endroits qui ne possèdent pas un édifice public, et il semble injuste de les priver de cet avantage. La politique dont je viens de parler a été adoptée afin de donner un édifice public à chaque chef-lieu de comté.

M. CLARKE : Dans ce cas, pourquoi n'en accordez-vous pas un à Owen-Sound ?

M. BLAIN : Quelle est la politique du gouvernement quant à ce qui concerne les gardiens d'édifices publics dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans un grand nombre de cas le fonctionnaire à qui est confié la garde de l'édifice y demeure et en prend soin pour un prix moyen d'environ $60 par année.

M. BLAIN : Y aura-t-il un gardien de nommé pour cet édifice-ci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il est à peu près certain que le directeur de la poste sera appelé à avoir soin de cet édifice, qu'il y demeure ou non. Dans les cas où le directeur de la poste ne demeure pas dans l'édifice, il est tenu d'en prendre soin et il reçoit pour cela l'allocation que je viens de mentionner.

M. R. L. BORDEN : Les édifices de Saint-Jean et d'Acton-Vale devront coûter à peu près le même prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils devront coûter à peu près le même prix, seulement, l'honorable député a dû remarquer que le revenu du bureau de poste de Saint-Jean comme celui des douanes est très élevé. On a l'intention de construire un nouvel édifice dans un endroit plus central de la ville, afin de répondre aux besoins de ceux qui ont affaire au bureau de poste.

M. R. L. BORDEN : Cet édifice sera-t-il utilisé seulement pour les fins d'un bureau de poste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Même dans ce cas, le revenu du bureau de poste de Saint-Jean est encore huit ou dix fois plus considérable que celui d'Acton-Vale. Si un édifice de cette nature est suffisant pour la ville de Saint-Jean, il me semble que l'on pourrait se contenter d'en construire un bien moins dispendieux à Acton-Vale. Quels sont les revenus de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Près de $7,000.

M. R. L. BORDEN : Et ceux d'Acton Vale est de $838. Pourquoi dans ce cas, construit-on deux édifices devant coûter à peu près le même prix ? Si un édifice de cette nature suffit aux besoins de la ville de Saint-Jean, comme j'en suis bien convaincu, là où les revenus du bureau de poste atteignent près de $7,000, sur quel principe se base-t-on pour dépenser le même montant d'argent à Acton-Vale, où les revenus du bureau de poste ne sont que de $838 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il s'agissait de construire à Saint-Jean un édifice destiné à recevoir tous les fonctionnaires du gouvernement, ce dernier ne serait pas assez grand, mais il ne servira que comme bureau de poste,. Quant à Acton-Vale, je ne crois pas que nous puissions y construire un édifice public convenable pour moins que le prix que je viens d'indiquer. La population de la ville ou village ne donne pas une idée juste du nombre de ceux qui utilisent le bureau de poste. Les gens des alentours, dans un rayon d'un demi-mille et plus, viennent à ce bureau de poste.

M. R. L. BORDEN : Cependant, on serait porté à croire que le revenu du bureau de poste devrait être la meilleure preuve des affaires qui s'y font. Je crois que nous avons commencé par poser comme principe que chacun de ces édifices devrait servir de bureau de poste. Cependant, à Saint-Jean il y a un édifice spécial pour les douanes. Si le gouvernement peut construire à cet endroit un bureau de poste suffisamment grand pour répondre à tous les besoins du public, et cela pour $10,000, alors que les affaires qui se font à ce bureau atteignent $7,000 par année, comment se fait-il que l'on dépense le même montant à Acton Vale pour y construire un bureau de poste, alors que les revenus de ce dernier bureau atteignent à peine un huitième du chiffre des affaires qui se font à Saint-Jean ? Je crois que l'honorable ministre n'a pas très bien expliqué ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami peut avoir raison, mais on peut construire pour deux personnes un bâtiment capable de suffire aux besoins de dix. Lorsque l'on a besoin d'un nombre d'appartements d'une grandeur à peu près égale, la différence dans le coût des deux édifices ne diffère guère. Je ne

crois pas qu'il soit possible de construire un édifice convenable pour moins que ce montant.

M. BLAIN : Quel loyer le gouvernement paie-t-il pour l'édifice qu'il occupe actuellement à Acton-Vale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne payons aucun loyer.

M. BENNETT : Le directeur du bureau de poste reçoi-il une certaine allocation à cette fin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le local est ordinairement fourni pour le directeur du bureau de poste, à moins qu'il existe des arrangements spéciaux que je ne connais pas.

M. BLAIN : Quelle allocation le directeur du bureau de poste d'Acton-Vale reçoit-il pour le loyer du bureau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela concerne le ministère des Postes et je n'y connais rien.

M. BLAIN : C'est là un renseignement que nous avons le droit d'obtenir, lorsqu'il s'agit de voter un montant aussi considérable pour un édifice public.

M. BENNETT : Le revenu annuel de ce bureau de poste est de $838, et il est probable que le directeur de ce bureau de poste reçoit $50 par année pour le loyer. C'est-à-dire que nous dépensons $12,000 pour cette construction, alors que nous pouvons louer un local convenable pour $50 par année. Et, malgré cela, il n'existe aucun édifice public dans la ville d'Owen-Sound, où le revenu du bureau de poste atteint $14,500 par année. C'est là une véritable honte. Le ministre des Douanes (M. Paterson) devrait s'intéresser à la chose. Il s'est présenté dans Grey-nord une fois, et il a alors promis qu'Owen-Sound aurait un édifice public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personnellement, je suis bien prêt à reconnaître qu'Owen-Sound devrait avoir un édifice public, et il n'y a pas de ville dans toute la province d'Ontario et j'oserais dire dans tout le Dominion, qui y a plus droit qu'Owen-Sound. Je serai disposé à discuter cette question plus tard.

M. THOMSON : Est-ce l'intention du gouvernement de soumettre durant le présente session un crédit pour la construction d'un édifice public à Owen-Sound ? Je crois avoir compris des remarques faites à ce sujet au commencement de la session par le ministre des Travaux publics, que telle était l'intention du gouvernement. Mais je ne vois rien à cet effet dans ces estimations supplémentaires, et j'aimerais à savoir si on a l'intention d'en soumettre d'autres d'ici à la fin de la présente session ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Thomson) puisse trouver dans les "Débats" une déclaration de cette nature de ma part. Parlant en mon nom personnel, j'ai déclaré que j'étais en faveur de l'érection d'un édifice public à Owen-Sound, mais je ne puis faire connaître le contenu des crédits avant qu'ils soient publiés.

M. COCHRANE : Owen-Sound a droit à quelque considération de la part du ministre des Douanes. Au cours d'une certaine élection complémentaire, ses partisans promirent que si l'honorable ministre était élu, le gouvernementy érigerait un édifice public. Les électeurs d'Owen-Sound votèrent en faveur de l'honorable ministre, mais au lieu d'obtenir un édifice public, on n'eut pour eux aucune considération. Le ministre des Douanes est endetté envers Owen-Sound, et il est de son devoir de remplir les promesses faites par ses partisans. S'il réussit quelques fois à tromper le public, il n'y réussira peut-être pas toujours, et s'il se présente de nouveau dans ce district éelctoral, il est certain d'être défait.

M. THOMSON : Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de demander un crédit pour la construction d'un édifice public à Owen-Sound. En 1896, lorsque le ministre des Douanes s'est présenté dans ce comté, on a promis bien clairement que s'il était élu Owen-Sound aurait un édifice public, et c'est à cause de ces promesses qu'il a réussi à obtenir une aussi forte majorité. Le comté de Grey-nord n'a jamais reçu aussi peu de faveurs du gouvernement que lorsqu'il a été représenté par cet honorable ministre. A l'élection suivante, on fit des promessses du même genre, et le Dr Horsey fut élu. Au cours de la dernière élection complémentaire, les partisans du gouvernement parcoururent le comté et déclarèrent ouvertement qu'un édifice public serait construit à Owen-Sound, si le comté élisait un partisan de l'administration actuelle.

Bien qu'Owen-Sound soit un centre conservateur, si cette ville a donné une majorité libérale en faveur du ministre des Douanes en 1896, cela est dû aux promesses faites à cette époque. La majorité conservatrice dans Owen-Sound est ordinairement de 100 à 150, et, malgré cela, en 1900, le Dr Horsey a obtenu une majorité. Au cours de la dernière élection complémentaire, on a renouvelé ces promesses, et Owen-Sound a donné une majorité libérale de 33.

Ainsi donc, dans trois circonstances différentes, Owen-Sound, bien qu'étant une ville conservatrice, a donné une majorité libérale, à cause des promesses faites par le gouvernement. Il est temps que l'on cesse de recourir à ces promesses faites en temps d'élection, et que l'on accorde à cette ville un édifice public comme elle y a droit, en laissant absolument de côté toutes les considérations politiques. En ne remplissant pas se promesses, le gouvernement a fait preuve de basse ingratitude à l'égard d'Owen-Sound. Le revenu du bureau de poste de cette ville

est d'environ, $15,000 ; celui des douanes, $40,000; du Revenu de l'intérieur, $100,000 ; et, à part cela, le gouvernement paie chaque année au moins $1,000 de loyer pour loger ses fonctionnaires, et malgré cela cette ville est privée d'un édifice public, lorsqu'un endroit aussi peu important qu'Arrichat, dans la Nouvelle-Ecosse, qui compte une population de 600 âmes, et dont le revenu du bureau de poste est de $600, obtient un bureau de poste qui coûte $22,000.

La même chose se répète à chaque pas dans les crédits supplémentaires ; le gouvernement construit des édifices publics dans des petites villes de peu d'importance et laisse de côté un centre commercial comme Owen-Sound. Ainsi, Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick qui compte 2,000 habitants, et dont le revenu postal est d'environ $3,000, obtient un édifice public coûtant $35,000, et le ministre des Travaux publics cherche à justifier la chose en disant qu'il s'agit là d'un port de mer dont les revenus sont très considérables. Mais voici Owen-Sound, avec une population de 10,000 habitants, et un revenu postal de $15,000 par année, et le ministre des Travaux publics, de même que le gouvernement dont il fait partie, refusent d'y construire un édifice public.

Le gouvernement a réussi à tromper les électeurs du comté de Grey-nord, en deux ou trois circonstances, mais il ne pourra pas continuer ce jeu bien longtemps. Lors des prochaines élections, ils ne se laisseront pas prendre aussi facilement aux pièges que les libéraux essaieront de leur tendre, comme ils l'ont fait durant les trois dernières élections, et le gouvernement devra avoir recours à d'autres trucs électoraux. Je regrette énormément la conduite tenue par le gouvernement sous ce rapport, car je préférerais voir Owen-Sound obtenir un bureau de poste et voter libérale, que de la voir privée de cet édifice, mais donner une majorité conservatrice. Bien que la session soit très avancée, j'espère que le gouvernement va demander l'argent nécessaire pour construire un édifice public à Owen-Sound, et j'ai confiance qu'il ne négligera pas davantage une des villes les plus importantes de la grande province d'Ontario.

M. CLARKE : Le ministre des Travaux public a dit de bien belles choses à l'adresse d'Owen-Sound, et je crois avoir compris de ses paroles qu'il serait en faveur de la construction d'un édifice public à cet endroit. A-t-il l'intention de recommander la chose dès maintenant, afin qu'un crédit à cet effet puisse être voté durant la présente session ? Le temps ne serait-il pas arrivé de remplir les promesses solennelles faites dans plusieurs circonstances aux électeurs de Grey-nord ? J'espère que le ministre des Douanes va user de toute son influence afin d'obtenir un crédit en faveur d'Owen-Sound, qui est une des plus jolies villes du Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas que l'on ait promis de construire un édifice public à Owen-Sound. J'ai dit personnellement que j'étais en faveur de ce projet. L'honorable député sait parfaitement que je ne puis dire en ce moment ce que je serai en état de faire. Il mêle de la politique dans l'affaire. Il n'est pas à ma connaissance que de pareilles promesses aient été faites. Tout ce que je sais, c'est qu'Owen-Sound, vu son importance commerciale, a droit à un édifice public sur son propre mérite, et je suis bien disposé à faire tout ce qui sera en mon pouvoir pour lui aider à l'obtenir.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit tout ce que je voulais dire au sujet d'Acton-Vale. il me semble que l'édifice que l'on se propose de construire à cet endroit est un peu grand en proportion du revenu, surtout si on le compare à la ville de Saint-Jean. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics, a dit il y a un instant que la ville de Owen-Sound aurait son tour. Ce que je ne puis pas comprendre c'est qu'il songe à Acton-Vale qui n'a qu'un revenu de $838 et une population de 1,175 âmes seulement, longtemps avant la ville d'Owen-Sound qui a un revenu postal de $15,000, donne aux douanes et à l'accise un revenu considérable, et a une population d'environ 10,000 âmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit savoir qu'il est impossible à un ministre de faire droit à toutes les demandes à la fois. Je n'ai pas cependant changé mon opinion au sujet des demandes d'Owen-Sound.

Montmagny—édifice public, $6,000.

M. BENNETT : Est-ce un nouvel édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais c'est un édifice malheureux qui n'appartient pas au gouvernement et qui a été renversé par une tempête. Il y avait entre la municipalité et le ministère des Travaux publics certains arrangements qui me semblaient mauvais, et je n'ai pas voulu reconstruire cet édifice avant que ces arrangements fussent changés. L'architecte en chef doit aussi décider quel sera le plan le plus économique à adopter : construire en neuf, ou relever l'ancienne maison, et faire des arrangements satisfaisants avec la municipalité. La construction d'un édifice neuf coûterait entre $5,000 et $7,000 et la reconstruction de l'ancien coûterait environ la même somme.

M. CLARKE : Quelle est la population de Montmagny?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 2,700 âmes.

M. MORIN : Le ministre se rappelle-t-il que nous avons voté il y a quelque temps $2,800 pour cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais l'argent n'a pas été dé-

pensé pour les raisons que je viens de donner.

M. MORIN: Le ministre aurait dû envoyer un ingénieur pour examiner l'édifice. En 1897 le député de ce comté a obtenu $7,500 pour l'achat de cet édifice, et il savait parfaitement ce qu'il achetait. L'édifice a coûté $7,494.75. Cet édifice a été construit sur des pilotis au-dessus d'un trou de vase, et c'est pourquoi il s'est écroulé l'hiver dernier, mais les autres maisons de l'endroit ont résisté à la tempête. Le fait est que celui qui avait construit cette maison en était dégoûté, et il l'a vendue au gouvernement il y a cinq ou six ans. Voici donc déjà $5,000 d'engloutis, et le ministre demande à la Chambre de lui en voter 6,000 autres ; cela fera $11,000 pour une population de 1,119 âmes.

M. CLARKE : Je crois que nous devrions avoir une explication plus complète du ministre au sujet de ce que l'honorable député a dit. Est-ce l'intention du gouvernement de construire un autre édifice sur le même terrain ou d'acheter un nouvel emplacement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami dit que les fonctionnaires du ministère devraient examiner ces constructions. Il devrait au moins me féliciter de ne pas avoir dépensé l'argent en réparations inutiles. L'architecte en chef a examiné la propriété, et c'est à la suite de son rapport que je me suis décidé de ne pas dépenser d'argent en réparations. A moins que les conditions de l'arrangement avec la municipalité ne soient changées il est fort possible que nous n'entreprenions pas de relever cet édifice, et que nous trouvions plus économique d'en acheter un autre. Ce que mon honorable ami dit est parfaitement juste, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir.

M. TALBOT : Je veux demander à mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) ce qu'il veut dire lorsqu'il prétend que le bureau de poste de Montmagny était construit sur des pilotis plantés dans un trou de vase?

M. MORIN : D'abord cet édifice n'a pas été construit pour un bureau de poste. Il était de 25 à 30 pour cent trop grand pour cet usage. Si je ne me trompe pas on l'utilisait comme lieu de réunion d'un club ou d'un corps de musique. Si le ministre des Travaux publics reconstruit à cet endroit qu'il ne reconstruise pas aussi grand.

Hôtel des postes de Montréal—améliorations $13,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme servira à faire poser un élévateur, à améliorer les deux élévateurs actuels, à construire une nouvelle boîte aux lettres à l'extérieur, et à faire de petites réparations qui coûteront entre $150 à $400.

Salle d'exercice de Saint-Hyacinthe, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'estimation totale du coût de cette salle qui m'est fournie par le ministre de la Milice est de $24,000.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est le régiment qui se sert de cette salle ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Le 84e régiment d'infanterie de Saint-Hyacinthe, qui est maintenant un bataillon de ville et composé de quatre bonnes compagnies, se servira de cette salle.

M. CLARKE : Le terrain est-il acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous sommes entrés en négociation, il y a quelque temps pour un très bel emplacement ; on nous offrait un grand terrain pour la somme de $4,000. Mais un incendie désastreux a ravagé la ville, depuis ce temps-là, et le conseil municipal nous a offert un autre terrain près de la rivière. Les négociations pour le premier terrain seraient sans doute conclus aujourd'hui, si le feu n'avait pas eu lieu.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre de la Milice pourrait-il fournir à la Chambre un tableau montrant les centres dans chacune des provinces où des salles d'exercices ont été construites, le nombre de régiments qui les occupent et le coût de chaque salle. Je crois que la province d'Ontario a laissé dépenser plus d'argent pour cette fin dans les autres provinces que chez elle, bien que ces provinces n'aient pas une force militaire aussi nombreuse que nous avons dans Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me procurerai tous ces renseignements ; et comme j'aurai d'autres crédits à demander pour Ontario plus tard, j'expliquerai alors, avec plaisir, la politique du gouvernement sur cette question.

M. BLAIN : Je vois que l'on a voté déjà une petite somme en 1901 pour l'achat de l'emplacement de cette salle. En 1902 cette somme a été augmentée à $5,000, et maintenant on nous a demandé $15,000. Cela me semble étrange, vu que les $5,000 n'ont pas encore été dépensés et que l'emplacement n'a pas encore été acheté. Le ministre croit-il que c'est une manière bien régulière de procéder, et bien conforme aux principes qu'il a posés l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami, M. Blain, n'a pas entendu mon explication. Lorsque j'ai demandé un crédit de $5,000 le gouvernement avait l'offre d'un terrain, mais après le feu désastreux qui a eu lieu à Saint-Hyacinthe le conseil municipal de cette ville, est venu offrir un autre terrain au gouvernement. Si nous achetons le premier emplacement, nous ne pourrons guère dépenser que ces $5,000 d'ici à la fin de l'ex-

ercice financier. Le coût total de l'édifice est estimé à $24,000. Je me propose de faire préparer des plans et devis, de demander des soumissions, et de faire commencer les travaux de bonne heure au printemps. De cette façon ces $15,000 suffiront jusqu'au 30 juin 1904. La balance sera demandée à la Chambre à la prochaine session.

M. BLAIN : Combien coûtera l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avant le feu on nous a offert un terrain pour $4,000.

M. BLAIN : A-t-on l'intention de changer de terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le conseil municipal à l'intention d'acheter un terrain près de la rivière et il veut que nous en prenions une partie. Il a soumis un règlement au peuple et nous attendons le résultat du vote sur ce règlement, avant de décider définitivement le choix du terrain. Mon honorable ami comprendra que dans une grande localité comme Saint-Hyacinthe, le gouvernement aime à se conformer aux vues du conseil municipal, lequel représente les vues du peuple.

M. CLARKE : Je crois que le ministère de la Milice mérite ici des félicitations. L'emplacement n'est pas encore acheté, mais les plans sont prêts. Si le ministère de la Milice faisait toujours ainsi préparer ses plans d'avance, les travaux se feraient beaucoup plus vite. Je félicite donc le ministre de la Milice d'avoir ses plans tout préparés d'avance pour cette salle.

Saint-Jean—Entrepôt de vérification, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme a déjà été votée l'année dernière, mais n'a pas été dépensée ; elle servira à construire une aile à l'entrepôt de vérification de Saint-Jean. L'entrepôt actuel est une vieille construction en bois ouverte aux vents et à la pluie, et qui ne peut être réparée.

M. BENNETT : Est-ce dans cette même ville que l'on doit construire le nouvel édifice public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : Vous aurez alors deux édifices publics dans cette ville. Pourquoi ne pas combiner les deux ensemble ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué deux ou trois fois pourquoi c'est impossible.

M. BENNETT : Mais l'item ne vient que d'être appelé, et je ne vois pas comment l'honorable ministre peut avoir donné les explications, dont il parle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné ces explications à propos d'un autre item : le crédit pour le bureau de poste. Le crédit que je demande maintenant sera appliqué à la construction d'une aile à l'hôtel des douanes et servira d'entrepôt de vérification.

M. BLAIN : Le ministère des Travaux publics ne peut-il pas construire le nouvel édifice assez grand pour la poste et la douane en même temps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi que je l'ai expliqué l'hôtel des douanes n'est pas convenablement situé pour un bureau de poste. Les affaires de douanes sont considérables dans cette ville ; elles donnent une revenu de $120,000 par année.

Douane des Trois-Rivières—nouvel appareil de chauffage, $1,600.

M. CLARKE : Quand l'appareil actuel a-t-il été posé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'arcitecte en chef nous dit qu'il a été posé il y a 20 ans.

Edifice public de Longueuil, $5,000.

M. BENNETT : Est-ce un nouvel édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est un édifice dans le comté de Chambly. La population de Longueuil est de 2,757 et le revenu postal de $612.92.

M. BENNETT : Quel est le coûte de l'emplacement et de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'emplacement coûtera peu de chose ; l'édifice coûtera $10,000.

M. BENNETT : Cet édifice servira-t-il à autre chose qu'aux postes ?

M. CLARKE : Il servira aux élections.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet édifice ne servira que pour les postes. En matière de douanes Longueuil est un port secondaire de Montréal.

M. BENNETT : C'est un cas pire que celui que nous avons déjà discuté. On a inscrit ce crédit au budget parce que cette ville est dans le district sur lequel préside l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) en temps d'élection, et il ne veut pas faire mentir le dicton que les élections se font avec d'autres choses que des prières. J'ai examiné le rapport du ministère des Postes, et j'y vois que le bureau de poste de Longueuil est tenu dans une maison pour laquelle on paye un loyer de $40 par mois. Personne ne s'est plaint de l'insuffisance de ce bureau, et l'on ne voit nulle part que le directeur de la poste à Longueuil se soit plaint que $40 par an n'était pas un loyer suffisant pour sa maison. Et le revenu total de ce bureau de poste est de $612. Je suis surpris de ne

pas entendre un seul mot de protestation de le part de l'honorable ministre des Douanes contre ce qu'il aurait appelé autrefois une dépense scandaleuse et corruptrice. Je me rappelle qu'une fois l'honorable ministre des Douanes actuel et ses amis de l'opposition de ce temps-là, ont tenu la Chambre en séance pendant toute une nuit à discuter un crédit qui était beaucoup plus justifiable que celui-ci. La manière dont vous me regardez, M. le président, (M. Macdonald) me porte à croire que vous aimeriez à protester contre cette dépense si l'occasion vous en était offerte. Il est amusant de voir ces honorables députés, qui autrefois se déclaraient si fortement en faveur de l'économie, de proposer aujourd'hui une dépense de $10,000 pour construire un édifice public dans une ville comme celle-ci Non seulement faudra-t-il construire cet édifice, mais il faudra le chauffer, l'éclairer et y mettre un gardien Je félicite le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir obtenu ce bureau de poste, et je sympathise avec l'honorable ministre des Travaux publics, parce que je sais que c'est contre son désir que ce crédit est accordé

M. THOMSON (Grey) : Non seulement ce crédit est-il une violation des principes posés par les honorables députés dans le passé, mais c'est aussi une injustice à l'égard de plusieurs villes plus considérables dans la province d'Ontario. On a ajouté au district électoral que je représente un autre canton et une ville très importante—Meaford, dont la population est d'environ 2,000 âmes ; le revenu postal y est de $3,000 à $4,000, et on y émet tous les ans pour environ $25,000 de mandats, et pourtant cette ville n'a pas de bureau de poste. Le gouvernement devrait se conduire d'après certains principes dans la distribution de ces édifices publics, et en proposant des dépenses comme celles-ci les honorables députés de la droite violent directement les promesses qu'ils ont faites lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Ils pensent peut-être que c'est très habile de leur part, et ils croient que c'est le bon moyen d'amadouer les électeurs, mais ce moyen ne fait pas honneur au parti libéral. Ils prêtent le flanc aux attaques de leurs adversaires, et il est triste de voir qu'un gouvernement qui est arrivé au pouvoir sous d'aussi beaux auspices descendre à des moyens aussi méprisables que ceux-ci pour se maintenir au pouvoir.

M. HUGHES (Victoria) : On a promis pendant la dernière élection un bureau de poste à Bracebridge qui a une population de 3 ou 4,000 habitants, et en lui donnant un quai on ne remplit qu'en partie les promesses que l'on a faites à cette ville. Je regrette que l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) reste silencieux et que le directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock) ne soit pas ici pour demander au ministre des Travaux publics de mettre dans son budget un crédit pour la construction de cet édifice. J'espère que l'honorable député d'Ontario-nord va se faire entendre.

M. CLARKE : Ne pourrait-on pas avoir un peu plus de renseignements sur ce sujet ? Nous votons ces crédits sans être suffisamment renseignés. Quel sera le coût total de l'édifice ? A-t-on fait l'acquisition de l'emplacement ? Les plans sont-ils préparés ? Nous semblons aller à l'aveugle dans la plupart de ces cas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami M. Clarke doit admettre que j'ai déjà donné tous ces renseignements.

M. CLARKE : Je ne le crois pas. Quel sera le coût total de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai déjà donné, mais je vais le répéter. Il coûtera $10,000.

M. CLARKE : $10,000, dans un endroit où le revenu postal n'est que $600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le seul édifice public qu'il y aura dans le comté ; à part la population et le revenu, c'est la seule raison que je puis donner.

M. BLAIN : Le ministre pourrait peut-être nous faire connaître la politique du gouvernement à ce sujet. Il nous est un peu difficile de nous expliquer comment il se fait que des villes beaucoup plus grandes que celle-ci dans d'autres parties du Canada et qui ont un revenu plus considérable soient ignorées. Nous ne nous plaignons pas que le ministre ait cru de son devoir dans ce cas-ci d'accorder la demande qui lui a été faite ; mais nous croyons que le public a le droit de savoir quels sont les principes qui le guident dans la disposition de ces édifices publics. Est-ce la population, le revenu des douanes et des postes, ou sont-ce de simples raisons politiques. Il est très important que le public sache d'après quel principe il se conduit, afin qu'il puisse savoir sur quoi se baser lorsqu'il s'adresse au gouvernement pour obtenir un édifice public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué au comité la politique du gouvernement au sujet de la construction de ces édifices publics. Je suis prêt à admettre que le revenu et la population devraient être les principales considérations. Mon honorable ami sait que l'habitude a été de donner au moins un édifice public dans chaque comté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable M. Préfontaine) : Le bureau de poste de Longueil, ma ville natale, a été une véritable honte pour cet endroit depuis des années. On a adressé pétitions sur pétitions au gouvernement lui demandant de construire un bureau de poste. Mais le gouvernement ne s'occupait pas de ces demandes, pour la raison, sans doute,

que cette ville était libérale. Je n'en puis voir d'autres raisons. Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, en 1896, les électeurs de Longueuil ont envoyé plusieurs pétitions au gouvernement qui leur a promis un nouveau bureau de poste. Le fait que la ville est située sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de la cité de Montréal, explique pourquoi le revenu est si petit. Les gens vont à Montréal tous les jours où ils reçoivent et déposent leurs lettres. Les lettres arrivent plus vite a leur destination si elles sont déposées ou reçues de Montréal plutôt qu'à Longueuil.

Les citoyens de Longueuil ont droit que le gouvernement remédie à leurs griefs concernant leur bureau de poste, et le gouvernement actuel a décidé d'y remédier. Mais je n'ai été aucunement mêlé à l'affaire. Depuis 1896, je ne représente plus le comté de Chambly qui a été uni au comté de Verchères.

M. HUGHES : N'est-il pas vrai qu'une grande partie des citoyens de Longueuil travaillent à Montréal, où ils se rendent tous les jours ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est justement ce que je viens de dire.

M. BENNETT : Il est évident, d'après ce que vient de dire le ministre de la Marine et des Pêcheries, que nous sommes en présence d'une manœuvre politique. Mon honorable ami admet que beaucoup de personnes qui habitent Longueuil travaillent à Montréal, et comme conséquence il n'y a pas beaucoup besoin d'un édifice pour la poste à cet endroit. Il dit aussi que pendant les derniers sept ans—je suppose qu'il veut jeter une pierre dans le jardin du directeur général des Postes pendant son absence—que le bureau de poste de Longueuil a été une honte pour cette ville.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit pendant les six ou sept dernières années. J'ai dit dans le passé, au moins vingt-cinq ou trente années.

M. BENNETT : Cela ne fait qu'empirer les choses. L'honorable ministre dit que beaucoup de plaintes ont été portées contre ce bureau de poste. Pourquoi les citoyens de Longueuil ne se sont-ils pas plaints au directeur général des Postes que le bureau de poste était insuffisant pour les affaires qui se faisaient, et le directeur général des Postes aurait été obligé ou de donner un bureau de poste convenable ou de démissionner. On ne pouvait pas s'attendre que le ministre de de la Marine et des Pêcheries s'occuperait de question aussi petite que l'intérêt public de Longueuil, lorsque les intérêt plus considérables de Montréal prenaient son temps. Longueuil étant un faubourg de la ville de Montréal, ses habitants vont à cette ville pour faire leurs affaires et conséquemment le bureau de poste n'a qu'une pauvre recette de $600, et pour cela on va imposer au pays une dépense qui atteindra probablement $15,000. Plus que cela, il faudra avoir un gardien pour cet édifice, il faudra payer l'intérêt sur l'argent que sa construction coûtera, et payer en outre le chauffage, l'éclairage, etc. Encore une fois, je félicite le ministre de la Marine et des Pêcheries parce que si on ne lui accorde pas tout ce qu'il demande pour son ministère, on lui permet au moins de nourrir les électeurs du district de Montréal.

M. COCHRANE : Je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur une ville très importante du district de Northumberland-est, la ville de Campbellford. Les recettes du bureau de poste à cet endroit est de $3,241 ; les mandats postaux se sont élevés à $20,870, et le loyer du bureau est de $140. Je ne crains pas de dire que Campbellford est une des villes les plus florissantes de ce district. Je sais que l'on a dit que Cobourg avait déjà un édifice public, mais je veux appeler l'attention du ministre sur le fait que Cobourg est le chef-lieu des comtés unis de Northumberland et Durham. Campbellford est à environ 30 ou 40 milles de Cobourg et je crois que cette ville mérite d'avoir un édifice public. Je crois que l'on a voté un crédit pendant cette session-ci en faveur de Bowmanville et un en faveur de Durham. Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il y a deux ou trois manufactures à Campbellford et que le revenu des douanes et des postes y doit être considérable. Je suis certain que si le ministre consent à accorder la construction d'un édifice à Campbellford, la ville fournira joyeusement l'emplacement.

M. BLAIN : Je me rappelle que lorsque l'honorable ministre était dans l'opposition, il invoquait des principes dans la distribution des crédits pour la construction des édifices publics, et maintenant que l'honorable député est ministre, il est peut-être bon de lui rafraîchir la mémoire au sujet de ce qu'il prêchait autrefois. Discutant un crédit pour un bureau de poste, en 1895, l'honorable ministre a dit :

> L'honorable ministre ne tient aucun compte du revenu, qui pourtant devrait être le principe guidant le gouvernement dans la distribution de ces édifices publics. Cette distribution devrait se faire sans considération de parti politique.

Puis-je demander à l'honorable ministre s'il est encore du même avis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je suis encore du même avis et j'essaye de le mettre en pratique autant que je le puis, personnellement.

M. BLAIN : Les principes de l'honorable ministre n'ont pas varié, mais il ne les observe pas. Si telle est encore la politique de l'honorable ministre pourquoi n'a-t-il pas recommandé la construction d'un édifice public à Owen-Sound, qui a une population de

10,000 âmes et un revenu de $15,000, tandis qu'il a cru bon de recommander la construction d'un bureau de poste dans un endroit qui n'a qu'un revenu de $600 et une population de 2,400 âmes. L'honorable ministre a dit que la politique du gouvernement était de donner un édifice public à la ville principale de chaque comté. Puis-je rappeler à l'honorable ministre qu'Owen-Sound est le chef-lieu du comté de Grey. L'attention de l'honorable ministre a été appelée sur ce point à la dernière session du parlement, et il ne peut plaider ignorance. Peut il nous dire comment il se fait qu'Owen-Sound a été ainsi oublié?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit à l'honorable député qu'Owen-Sound n'avait pas été oublié. La question est à l'étude et j'ai déjà dit que la politique qui avait été formulée par des membres de la Chambre, savoir que le revenu est le facteur le plus important que nous devrions considérer au sujet de la construction de ces édifices publics est une bonne politique. La majorité des membres de la Chambre des communes semble aussi être d'avis que l'on devrait donner au moins un édifice public à chaque comté. Mon honorable ami a dit qu'Owen-Sound avait droit à un édifice public à ces deux points de vue, et je suis de son avis.

L'honorable M. HAGGART : Comment vais-je expliquer à mes électeurs le principe d'après lequel les argents publics sont distribués pour la construction d'édifices de ce genre? Voici deux petites villes dans le Bas Canada, Longueuil et Acton-Vale, une dont la population n'est que de 2,000 âmes, et l'autre dont les recettes des douanes, de l'accise et des postes ont été de moins de $600. Le gouvernement reçoit probablement $100 de revenu à Longueuil. Cependant on y construit un bureau de poste qui va coûter entre $10,000 et $15,000. Le gouvernement n'a érigé aucun édifice public dans Perth, bien que le revenu du bureau des postes à cet endroit soit de près de $6,000 par année, et que la somme déposée dans les caisses d'épargnes du gouvernement soient plus forte que celles déposées dans aucune autre ville de population semblable dans le Canada ; la population dépasse un peu 4,000 âmes. Les recettes de l'accise sont de $95,000 et celles des douanes environ $30,000. Le gouvernement reçoit en tout environ $126,000 par année de la ville de Perth et l'on ne nous a encore donné aucun édifice public. Si cette ville était située dans les environs de Terrebonne ou dans l'une des provinces maritimes, il y a longtemps qu'on aurait demandé à la Chambre un fort crédit pour y construire un édifice public. Si l'on traitait Perth comme on traite les villes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick nous y verrions s'élever un édifice public à toutes les trois maisons, mais nous n'en avons pas du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous reste que bien peu de comtés à satisfaire maintenant ; la ville de Perth aura son tour.

M. THOMSON (Grey) : L'honorable ministre doit-il demander de nouveaux crédits supplémentaires pendant la présente session? J'ai peine à croire d'après tout ce qui a été dit qu'une ville aussi importante qu'Owen-Sound sera laissée de côté. J'avais pourtant confiance que le gouvernement trouverait moyen de donner un édifice public à cette ville, et je suis très désappointé de ne pas voir ce crédit dans le budget supplémentaire. Je demande donc à l'honorable ministre s'il se propose de soumettre un nouveau budget supplémentaire à la présente session?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre à cette question pour le moment.

M. COCHRANE : L'honorable ministre ne m'a pas beaucoup donné de consolation au sujet de Campbellford.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Cochrane) a certainement bien plaidé sa cause. J'ai pris note de ses remarques et je m'occuperai de son cas.

M. THOMSON (Grey) : Le comté de mon honorable ami (M. Cochrane) est dans Ontario. Je vois qu'à Campbellton où le revenu est de $3,800 tout comme à Campbellford et où la population est d'environ 1,000 âmes, on dépense environ $35,000.

M. HUGHES (Victoria) : Où prenez-vous ce chiffre de la population—dans le recensement?

M. THOMSON (Grey) : Non. Ce village n'est pas désigné dans le recensement. Il n'est pas érigé en municipalité séparée. Cependant le gouvernement se propose d'y dépenser $37,000 à la construction d'un édifice public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Campbellton est dans le Nouveau-Brunswick.

M. THOMSON (Grey) : Ce nom ressemble beaucoup à celui de la ville pour laquelle mon honorable ami (M. Cochrane) demande justice, mais le fait que cette ville est dans Ontario semble empêcher mon honorable ami d'obtenir pour elle la construction d'un édifice public à Campbellford.

M. BORDEN : Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a parlé des provinces maritimes, mais je veux lui dire que le gouvernement est loin d'être prodigue à l'égard de ces provinces. J'ai examiné la liste des bureaux de poste dans la Nouvelle-Ecosse et je trouve qu'il y a 30 ou 40 bureaux qui donnent un revenu plus considérable que ceux de ces deux villes et qui n'ont pas un édifice public.

Montréal—casernes pour la milice permanente, $20,000.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner des explications complètes au sujet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit nouveau pour la construction d'une caserne pour l'un des corps permanents de Montréal. La construction de cette caserne est évaluée à $126,000. Le gouvernement possède le terrain et la ville de Montréal, ainsi qu'on m'en informe, a voté $25,000 pour aider à la construction de cette caserne.

M. HUGHES (Victoria) : Où se propose-t on de la construire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Sur le parc Lafontaine, autrefois la ferme Logan.

M. HUGHES (Victoria) : Quel corps de milice stationnera-t-on à cet endroit ; est-ce un corps nouveau ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'intention est d'avoir une garnison d'artillerie et un détachement d'infanterie—en tout 200 hommes. On cacule que la construction de la caserne coûtera de $100,000 ou $125,000 dont la ville de Montréal fournira $25,000. Il me semble désirable, dans l'intérêt public dans une grande ville comme la ville de Montréal, qu'il y ait au moins un détachement de la milice permanente. On a trouvé cela très utile à Toronto.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre se propose-t-il de conserver le corps à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'intention est de transférer l'infanterie de Saint-Jean à Montréal et d'établir un corps de cavalerie à Saint-Jean.

M. CLARKE : La milice permanente sera-t-elle augmentée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela fera une augmentation de 200 hommes.

M. CLARKE : La caserne coûtera $125,000 dont $25,000 seront fournis par la ville de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est cela, et le gouvernement est en possession du terrain.

M. HUGHES (Victoria) : J'approuve entièrement l'idée d'avoir à Montréal une institution où les officiers, sous-officiers ou cadets pourront recevoir un entrainement militaire. Ainsi que le ministre le sait, le meilleur système d'instruction est d'avoir un corps permanent dans le vrai sens du mot. Je crois qu'on peut l'avoir plus économiquement et plus efficacement par les moyens que j'ai déjà expliqués à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax).

Salle d'exercice à Québec—agrandissement, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour acheter un terrain voisin de la salle d'exercice.

M. HUGHES (Victoria) : Vous ne pouvez pas avoir plus de terrain que vous en avez là.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois que l'honorable député se trompe. Il y a du terrain en face de la salle d'exercice, mais je ne crois pas que ce soit nécessaire de l'acquérir. Voici pourquoi : Le gouvernement de Québec et la ville de Québec ont contribué dans la construction de la salle d'exercice, et il a été entendu que la ville aurait le droit de se servir de l'édifice pour les expositions, etc. Cette possession en commun n'a pas donné satisfaction et comme l'effectif de la milice a augmenté à Québec, il a été impossible de lui donner toutes les commodités qu'elle devrait avoir. Le gouvernement provincial et la ville de Québec ont donné à entendre que si le gouvernement fédéral fournissait les commodités nécessaires, ils abandonneraient leurs droits sur la salle d'exercices. Il y a maintenant dans la ville de Québec huit corps de milice.

M. HUGHES (Victoria) : A part les corps permanents ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Sans compter les corps permanents.

M. CLARKE : Quel est le total de l'effectif ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne puis pas me rappeler. Il y a une batterie d'artillerie de campagne, deux escadrons de cavalerie ; le Queen's Own, régiment d'artillerie de garnison ; les 8e et 9e bataillons d'infanterie, deux régiments de première classe ; la compagnie n° 1 du corps de l'administration militaire (A.S.C.) ; compagnie n° 5 des brancardiers et le corps n° 3 des ambulanciers. Il est absolument nécessaire d'avoir plus d'espace, et je crois que nous devrions accepter l'offre du gouvernement provincial et de la ville de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : Un journal du soir a dit que la batterie n° 3 devait être transférée de Kingston à Ottawa.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il n'y a rien de vrai dans cette nouvelle.

M. CLARKE : La somme de $20,000 suffira-t-elle pour accomplir ce que vous demandez ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne voudrais pas dire qu'elle sera suffisante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'explication qu'on m'a donnée.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Naturellement, le ministre des Travaux publics doit être renseigné, mais j'aurais cru qu'il aurait fallu plus que cela.

M. HUGHES (Victoria) : Que fait-on des plaines d'Abraham ? On m'informe que l'on y bâtit des résidences et que cet endroit historique est maintenant tellement entouré de maisons que l'on a peine à voir le monument de Wolfe. Il n'est pas nécessaire que je fasse remarquer qu'Anglais et Français regardent le terrain des plaines d'Abraham avec une espèce de vénération.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Le gouvernement fédéral a acheté les plaines d'Abraham et les a transférées à la ville de Québec pour en faire un parc qui ne devra servir que comme parc et que le ministre de la Milice pourra utiliser pour des fins militaires.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que malgré cette entente on construit des maisons sur les plaines ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne crois pas.

M. R. L. BORDEN : La ville d'Halifax a obtenu certains droits dans la commune nord d'Halifax à certaines conditions imposées par le gouvernement impérial, savoir que l'on ne construira pas d'édifices autour dans un certain rayon ; et cette condition est si rigoureusement observée que lorsque quelqu'un a voulu, il y a quelques années, y construire un hangar temporaire, pour quelques semaines seulement, le gouvernement impérial obtint une injonction pour faire cesser les travaux. Si le gouvernement fédéral a des droits semblables au sujet des plaines d'Abraham, je crois que l'on devrait les faire valoir et empêcher d'y construire des maisons.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je vais m'enquérir immédiatement. Je crois que le gouvernement fédéral occupe, au sujet des plaines d'Abraham, une question aussi forte que celle du gouvernement impérial au sujet de la Commune d'Halifax.

Salle d'exercice à Sherbrooke, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un autre crédit que je demande à la Chambre pour me permettre de donner à la milice des quartiers convenables dans tout le Canada. Si nous ne donnons pas à la milice les salles nécessaires, il vaudrait autant cesser toute organisation militaire. Le manque de commodités décourage les officiers et les soldats qui dévouent leur temps et leurs ressources au maintient de la force militaire dans le pays. On s'est plaint souvent que notre milice coûtait cher, et je crois que si nous avions de meilleurs édifices pour la garde des armes et des effets militaires, nous y ferions une économie. Nous avons beaucoup étudié la question, et le résultat de nos conférences avec les fonctionnaires du ministère de la Milice a été que nous pouvions construire une salle convenable d'un caractère permanent dans chacun des plus grands centres du Canada pour la somme de $25,000.

M. HUGHES (Victoria) : Sherbrooke est-il le plus grand centre militaire des cantons de l'Est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne parle pas spécialement de Sherbrooke ; je parle d'une manière générale. Mon honorable ami admettra avec moi que nous ne pouvons pas dépenser de $125,000 à $150,000 dans chacun de ces endroits.

M. HUGHES (Victoria) : Combien va coûter la salle d'exercice à Saint-Hyacinthe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $24,000.

M. HUGHES (Victoria) : Et vous vous proposez de dépenser la même somme à Sherbrooke ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Selon moi, dans des endroits tels que Sherbrooke, Belleville et Stratford, on peut ériger un édifice acceptable à raison de $25,000. Ce serait un encouragement pour les officiers et les soldats de la milice et un moyen de préserver notre propriété. Chacun sait que plusieurs canons de prix ont été détruits et que des effets d'équipement ont été détériorés faute de soins, souvent avant d'avoir pu servir une deuxième fois.

M. HUGHES (Victoria) : Sherbrooke est le centre d'un territoire que le ministre convertit à bon droit en un district de cavalerie et de l'artillerie dans cette ville, qui est un point stratégique très important. Le ministre devrait pourvoir à la construction d'une salle d'exercice assez vaste pour les besoins de tout le district. S'il peut consacrer $24,000 à un centre d'aussi mince importance que Saint-Hyacinthe, où il n'y a que quatre compagnies, il devrait, certes, demander $125,000 pour un centre comme Sherbrooke où il y a dans le voisinage de la cavalerie, de l'infanterie et de l'artillerie.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il n'y a pas d'artillerie. Je dois dire qu'il est question de créer à Saint-Hyacinthe le noyau de cavalerie auquel l'honorable député fait allusion. Je crois que ce district est des mieux appropriés au recrutement d'au moins un régiment de cavalerie. Actuellement, il y a à Sherbrooke un régiment de cavalerie et un régiment d'infanterie.

Douane de Trois-Rivières—Mur de southènement, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à solder le coût de l'entreprise. Les travaux sont terminés

Saint-Louis du Mile-End—édifice public, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à la con-

struction d'un hôtel des postes. La population est de 10,933 habitants.

M. BENNETT : Il est singulier que les recettes ne s'élèvent qu'à $640.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'hôtel des postes de Montréal qui en profite. Le ministère semble désireux de procurer à la population ces facilités postales.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $15,000, y compris le coût de l'emplacement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avant longtemps cette ville sera annexée à Montréal. Sa population s'accroît d'environ un millier d'âmes par année. Les usines à locomotives du Canadien du Pacifique sont situées dans les limites de cette municipalité.

Montréal—nouveau bureau de poste—mobilier, etc., $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons loué à d'excellentes conditions un édifice de la rue Sainte-Catherine où nous établissons une succursale de l'hôtel des postes. Ce crédit servira à l'achat du mobilier et des accessoires.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle différence faites-vous entre une succursale et un bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'ai bien compris, au lieu de transmettre toutes les matières postales au bureau principal, comme cela se fait maintenant, ce qui cause des retards, le tri aura lieu sur le convoi ou en gare et les lettres et colis seront portés aux succursales pour être remis aux facteurs, chaque succursale devant desservir un certain quartier ou territoire de la cité.

Magog—édifice public, $5,000.

M. HUGHES (Victoria) : Y a-t-il d'autres édifices publics dans la même circonscription électorale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à acheter un emplacement où sera érigé un édifice public qui servira d'hôtel des postes et des douanes de la ville de Magog. Lors du dernier recensement, la population s'élevait à 3,515 habitants. Les recettes sont : postes, $2,500 ; douanes, $6,312.

M. BENNETT : Quel sera le coût respectif du terrain et de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice coûtera à peu près $12,000.

M. BENNETT : Et l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $500 à $1,000, j'imagine.

M. HUGHES (Victoria) : Le comté renferme-t-il d'autres édifices publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble qu'il y en a un à Coaticook.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il y a un édifice public à Coaticook ; mais je n'en suis pas certain. Ces villes sont aux extrémités opposées du comté.

M. CLARKE : Quel est le chef-lieu ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas de chef-lieu. La cour de circuit tient ses assises aux deux endroit. Les assemblées municipales ont lieu à Ayer's Flat, à mi-distance des deux villes. La population de cet endroit n'est que de 100 à 200 habitants.

M. HUGHES (Victoria) : Et le ministre qui a posé en principe que chaque district électoral ne doit renfermer qu'un édifice public ! Il semble se départir de ce principe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des cas exceptionnels et le ministre de l'Agriculture a fait observer qu'il y a une ville à chaque extrémité de cette division électorale.

M. R. L. BORDEN : Afin de pouvoir justifier tous ces crédits, on a besoin d'invoquer plus d'un motif.

Edifice public—dépôt d'armes de Belleville, Ontario, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a condamné le dépôt d'armes de Belleville et ordonné sa démolition. Il s'agit de mettre en pratique la politique du ministère qui consiste à établir des quartiers généraux de la milice dans toute l'étendue de la province.

M. HUGHES (Victoria) Je ne trouve aucun crédit affecté à la construction d'une salle d'exercice à Lindsay. Lorsque je commandais le régiment de l'endroit, j'hésitais à présenter cette demande. Je ferai observer que cette ville a fourni au pays un bon nombre d'excellents soldats et qu'elle est presque trois fois plus grande que certaines villes des autres provinces qui ont été dotées de salles d'exercice coûtant $10,000 et même $25,000. J'espère que le ministre de la Milice et le ministre des Travaux publics ne retarderont pas trop à inscrire un crédit destiné à la construction d'une salle d'exercice à Lindsay.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que Lindsay est une ville beaucoup plus grande que les villes dotées d'un édifice à l'usage de la milice ?

M. HUGHES (Victoria) : La ville de Lindsay est presque trois fois plus grande que Saint-Hyacinthe.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois que la ville de Saint-Hyacinthe est beaucoup plus grande que Lindsay.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sa population est de près de 15,000 habitants.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que le ministre prendra ma demande en sérieuse considération et nous accordera une salle d'exercices.

M. R. L. BORDEN : Combien coûtera cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On estime qu'il coûtera environ $25,000. Je veux qu'il soit bien compris que cet édifice rentrera dans la catégorie de ceux dont j'ai parlé. L'architecte en chef du ministère m'apprend que l'estimation est probablement trop basse, mais je crois que les architectes doivent être capables de préparer des plans d'un édifice convenable qui coûterait à peu près ce prix-là. Mon honorable ami avouera, il me semble, que le ministère de la Milice tient compte des besoins de la milice et ne se laisse pas influencer par des considérations politiques. Il choisit les endroits où le besoin d'un édifice se fait le plus vivement sentir et les plus grandes villes.

M. HUGHES (Victoria) : A Belleville sont les quartiers généraux de deux régiments d'infanterie. Il faudra un bon dépôt d'armes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a lieu d'établir une distinction entre ces différents endroits. Le dépôt d'armes doit être plus ou moins grand, suivant qu'il doit servir à l'infanterie ou à la cavalerie et à l'artillerie.

M. BLAIN : Demandera-t-on des soumissions publiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous ces travaux seront adjugés à l'entreprise après que des soumissions publiques auront été demandées.

M. CLARKE : On devrait nous laisser voir les plans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont soumis à l'examen des ministères de la Milice et les Travaux publics.

Peterborough—dépôt d'armes, $10,000.

M. HUGHES (Victoria) : L'édifice actuel à Peterborough ne répond pas aux besoins de la Milice, et le ministre est bien inspiré en ordonnant la construction de cette salle d'exercice. Il y a deux, et même trois corps militaires à cet endroit, un régiment d'infanterie, une brigade d'artillerie et une couple d'escadrons de cavalerie.

M. CLARKE : Quel sera le coût de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près le coût des autres, $25,000.

Guelph—dépôt d'armes.

M. CLARKE : Aura-t-il les mêmes dimensions et coûtera-t-il le même prix que les autres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Guelph, il y a deux compagnies d'artillerie et l'un des plus gros régiments de carabiniers du district. Il faudra loger l'artillerie. A cela près, ce dépôt d'armes ressemblera aux autres.

M. CLARKE : Quant à l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera facile de trouver un emplacement.

M. GUTHRIE : Je dois dire que le besoin de cet édifice se fait vivement sentir, car la milice, à Guelph, est loin d'avoir ce qu'il lui faut.

Il y a dix compagnies. L'édifice qui sert maintenant à remiser les canons est si encombré qu'il est difficile d'y circuler. Il y a douze canons, des avant-trains, des fourgons, les harnachements et les effets d'équipement. On se propose d'établir à Guelph un corps d'ambulanciers, ce qui prendrait beaucoup d'espace. Aujourd'hui, les fusils sont remisés dans la cave de la salle d'exercice. Ce dépôt d'armes servira aussi de quartiers généraux à la musique du régiment.

M. THOMSON (Grey) : L'honorable député (M. Guthrie) qui a souffert de cet état de choses, n'a-t-il pas négligé les intérêts de ses commettants ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député était ministre des Travaux publics ou ministre de la Milice, il n'accuserait pas le représentant de Wellington-sud d'avoir failli à son devoir. Il nous a importuné de ses demandes.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a deux compagnies d'artillerie à Guelph et elles sont excellentes. Le ministre de la Milice et le minstre des Travaux publics tiendront sans doute compte du fait qu'il faut une salle d'exercice plus vaste que les autres pour remiser les canons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué que cela était entré en ligne de compte.

M. BLAIN : Je constate qu'il y a dans le budget supplémentaire un grand nombre de crédits destinés à la construction de nouveaux dépôts d'armes dans différentes villes d'Ontario. Je serais reconnaissant au ministre de la Milice s'il voulait nous expliquer la conduite qu'il entend suivre relativement à la construction d'édifices devant servir à la milice dans les différents centres de la province. On s'est occupé de plusieurs villes, mais on semble en avoir laissé de côté un plus grand nombre encore.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Mon honorable ami comprendra qu'il est impossible de tout faire à la fois. Il faudrait dépenser un ou deux millions de dollars, et peut-être plus, pour procurer des édifices convenables aux divers corps de la milice

dans toute l'étendue du pays. Nous faisons tout ce que nous pouvons, et je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous choisissons les endroits qui nous sont désignés par les intéressés et que nous n'obéissons pas à des considérations politiques, mais que nous nous guidons sur les besoins de la milice. Quant aux districts ruraux et aux villes de moindre importance où il n'y a qu'une seule compagnie, je suis d'avis qu'il faut y construire un édifice qui puisse servir de quartiers généraux, de salle d'exercice et de dépôt d'armes et qui soit pourvu d'une salle de lecture assez vaste pour que les officiers puissent y réunir leurs hommes à la veillée et leur inculquer les connaissances nécessaires à l'aide de tableaux noirs. J'ai formé ce projet et j'espère pouvoir le mener à bonne fin avant longtemps. Je m'occuperai de chaque village de quelque importance.

L'honorable M. HAGGART : Combien de temps faudra-t-il pour réaliser ce projet?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois qu'il suffira de cinq ou six ans et que la dépense s'élèvera à un million et quart ou un million et demi.

M. COCHRANE : Quelle décision a-t-on prise au sujet du dépôt d'armes de Cobourg?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'emplacement a été acheté, les plans seront bientôt prêts et nous demanderons sous peu des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'ajouterai qu'il y a dans le budget une certaine somme à la disposition du ministère des Travaux publics et destinée à la construction de petits dépôts d'armes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas à la disposition du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Dans tous les cas, tous les endroits n'ont pas été choisis. Si l'honorable député a quelques recommandations à faire, je me ferai un plaisir d'en prendre note.

M. BLAIN : J'ai appelé l'attention du gouvernement sur ce sujet pendant les deux dernières sessions du parlement. Je dois dire que le ministre de la Milice s'est montré très obligeant. Je voudrais savoir si dans le crédit général, on a pourvu aux besoins de la ville de Brampton où sont les quartiers généraux du 36e bataillon de Peel qui est un détachement important de la milice d'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je n'ai pas les renseignements sous la main, mais je prends note de cette question et je pourrai répondre à mon honorable ami lorsque le budget de la milice sera soumis au comité.

M. BLAIN : Je dois dire que le 36e est un corps nombreux et important. Aujourd'hui, il n'a virtuellement aucun endroit où remiser ses armes et les officiers ne cessent de se plaindre. Ils constatent que l'effectif de la compagnie diminue par suite de ces inconvénients. Je ne veux pas porter de plaintes, mais il me semble que quelqu'un doit être responsable, lorsqu'il est impossible d'obtenir un faible crédit pour remédier à la situation. Les recommandations du ministre de la Milice me paraissent raisonnables et j'espère qu'avant longtemps on pourvoiera aux besoins des intéressés.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai observer que ce district confine à la cité de Toronto et au comté d'York et la plainte de l'honorable député est motivée par l'état de choses actuel. Plusieurs des officiers du régiment appartiennent à la ville de Toronto et l'absence d'un dépôt d'armes ou d'un endroit où les officiers pourraient se réunir et instruire et faire manœuvrer leurs hommes, tend à diminuer beaucoup le nombre des officiers recrutés dans le comté même, et les cadres sont remplis par des jeunes officiers de la ville qui remplacent ceux qui appartiennent au comté. Je ne connais nul endroit des districts ruraux où le besoin d'un dépôt d'armes se fasse plus vivement sentir que dans le comté de Peel.

M. BENNETT : J'espère que le ministre tiendra compte des réclamations d'Orillia où sont situés les quartiers généraux de trois compagnies.

M. COCHRANE : Je ferai observer au ministre qu'à Colborne sont les quartiers généraux d'une compagnie de cavalerie et d'une compagnie d'infanterie qui se plaignent du manque d'espace. Colborne est si éloignée de Cobourg que la cavalerie a besoin d'un dépôt d'armes à part.

M. BENNETT : Le ministre verra aussi, je l'espère, à remplir les cadres du régiment embryonnaire du comté d'Haldimand.

M. CLARKE : Je crois que le représentant d'Haldimand a mis le doigt sur la plaie en démontrant qu'il est ridicule d'espérer que les hommes consentiront à suivre les exercices militaires pour toucher une solde de 50 cents par jour.

M. RICHARDSON : Puisque nous nous occupons de la construction de salles d'exercice dans différentes parties du pays, j'en profiterai pour attirer l'attention sur la salle d'exercices de Flesherton, qui se détériore par suite du mauvais état de la toiture de cet édifice. Celui-ci est construit depuis plusieurs années et les officiers ont à mainte reprise demandé qu'un crédit fut affecté à la réparation de la toiture et au bon entretien de la salle d'exercice. Il y a dans cet édifice un dépôt d'armes bien aménagé, mais il ne peut pas servir parce que la toiture n'est pas entretenue étanche d'eau. J'ai fréquemment entendu les officiers se plaindre qu'ils ne pouvaient pas obtenir le crédit nécessaire aux réparations.

Salle d'exercice de Toronto—aménagements pour un nouveau corps, $20,000.

M. CLARKE : Nous sommes reconnaissants envers le ministre qui nous accorde ce crédit. Croit-on que ce montant suffira ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non, je ne le crois pas. J'ai des opinions bien arrêtées sur ce sujet et je crois qu'il y a lieu de faire quelque chose et de le faire promptement. Nous demandons cette somme pour débuter.

Bâtiments militaires de Toronto—remise pour les voitures, etc., du corps du génie, $3,000.

M. R. L. BORDEN : Où construira-t-on ce bâtiment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur un emplacement offert par l'Université de Toronto. Le corps du génie de Toronto a besoin de ce bâtiment pour remiser ses effets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le corps du génie est nouvellement recruté parmi les élèves de l'université qui fournira l'emplacement.

M. CLARKE : J'ai déjà fait observer que les autorités militaires se servent de certaines salles de l'édifice Saint-André pour remiser le matériel. A-t-on pourvu à la construction de magasins militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne puis pas répondre à cette question.

Edifices publics d'Ottawa—édifice de l'ouest—réparations aux calorifères, etc., $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les appareils de chauffage ont été posés il y a 40 ans et leur fonctionnement est très défectueux. L'air s'accumule dans les calorifères et produit un bruit assourdissant, ce qui est une source d'ennuis considérables. Les travaux seront exécutés par les ouvriers actuellement ànotre emploi. L'architecte en chef a préparé une estimation détaillée du coût de l'entreprise et il croit que le crédit demandé suffira. Le bruit est assourdissant et les commis s'en plaignent constamment. De plus, les appareils de chauffage ne répandent pas assez de chaleur.

M. HUGHES (Victoria) : Je profite de l'occasion pour faire remarquer qu'il serait facile d'améliorer le système de ventilation de la Chambre. Le seul obstacle à une ventilation parfaite est le bruit produit par les éventails. J'ai examiné l'appareil depuis le débat qui eut lieu l'autre soir, et je suis convaincu qu'il serait presque parfait ; mais on ne fait jamais fonctionner parce que les éventails font un peu de bruit. Par conséquent, l'appareil ne fonctionnant pas nous respirons un air vicié. Dans le moment, le thermomètre enregistre plus de 70 degrés. Je conseillerais de poser les éventails un peu plus haut et nous pourrions renouveler l'air toutes les deux minutes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'appellerai l'attention de l'architecte en chef sur ce sujet.

M. HUGHES (Victoria) : J'ajouterai que l'éclairage laisse à désirer. Il est moins bon qu'autrefois.

Rideau-Hall et terrains—réparations et améliorations, $4,500.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous fournir des explications ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Soixante-deux yards carrés de toiture en ferblanc galvanisé, $775 ; toiture en bardeaux, $302 ; peinture, $1,280 ; trottoirs, $750 ; batterie de cuisine et divers, en tout $4,500.

Edifices publics d'Ottawa—tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc., $63,000.

M. BIRKETT : Le ministère at-il demandé des soumissions pour ces tiroirs et rouleaux d'acier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne publions pas de demandes de soumissions dans les journaux. Il n'y a que trois fabricants de ces articles au Canada.

M. BENNETT : Dans quels endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Gananoque, à Ottawa et à Toronto.

M. BENNETT : Et la fabrique de Newmarket ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bureau principal de cet établissement est à Toronto. Quand un ministère a besoin de fournitures de bureau, nous demandons à ces maisons quels sont leurs prix, et elles font une offre basée sur les devis préparés pour les différents ministères.

M. BIRKETT : J'ai appris que les commandes n'étaient pas réparties également et que les fabricants d'Ottawa se plaignent de n'avoir pas eu à fournir leur juste part des cabinets commandés par le gouvernement.

M. BENNETT : Combien de fournitures a-t-on achetées l'an dernier de la Compagnie de Newmarket ou de celle dont le bureau principal est à Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Mais je ferai préparer, pour le déposer sur le bureau de la Chambre ou le remettre à mon honorable ami, un relevé de tous les achats qui ont été faits.

M. BENNETT : Est-il vrai que l'honorable directeur général des Postes soit un gros actionnaire de la Compagnie de Newmarket ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore ; mais je suis porté à croire qu'il est faux que le directeur général des Postes ait des intérêts dans cette compagnie.

M. BENNETT : Je regrette que le directeur général des Postes soit momentanément absent, mais il est possible qu'il soit actionnaire de cette compagnie. D'abord, Newmarket se trouve dans le district électoral du ministre. Le ministre de l'Agriculture possédait des intérêts dans une compagnie à fonds social qui faisait de grosses opérations avec le gouvernement, dans une compagnie qui recevait un millier de dollars de l'un des ministères. Il est vrai qu'il a transporté ses actions à un de ses proches. Le directeur général des Postes peut avoir imité le bon exemple du ministre de l'Agriculture et cédé ses actions à un proche, avant que la compagnie soit entrée en affaires avec l'Etat. Quand la question reviendra sur le tapis, le directeur général des Postes sera probablement à son siège et pourra fournir des explications.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il répondra lui-même.

M. BENNETT : Je puis dire que dans la ville de Newmarket, le directeur général des Postes passe pour avoir des intérêts dans cette compagnie.

M. CLARKE : Je voudrais connaître quel modèle a été adopté. Trois maisons fabriquent ces tiroirs et rouleaux d'acier. On a l'intention de consacrer $63,000 à l'achat de ces fournitures à l'usage des ministères. Comment s'y prendra-t-on? Demandera-t-on des soumissions publiques ou se contentera-t-on d'adresser des circulaires à ces trois maisons?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plus grande partie du crédit servira à acquitter des commandes passées. Depuis que j'ai pris la direction du ministère, je n'ai rien acheté d'aucune de ces maisons. Lorsqu'il s'agit de demander des prix à trois établissements seulement, une circulaire vaut autant qu'une annonce dans les journaux.

M. BLAIN : Le ministre ne doit pas croire que c'est un bon moyen de susciter de la concurrence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que ferait mon honorable ami s'il désirait acheter à bon marché, des articles que trois établissements canadiens fabriqueraient ? Dépenserait-il $40, $50 ou $100 pour des annonces dans les journaux au lieu de demander aux fabricants les prix de ces fournitures ?

M. BLAIN : Je les dépenserais sans hésitation et je crois que le pays approuverait le ministre s'il dépensait $40 ou $50 pour annoncer publiquement les demandes de soumissions impliquant une dépense de $63,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député me permette de lui dire qu'il y a 25, 30 ou 40 articles différents. Il ne s'agit pas d'acheter en une seule fois $63,000 de fournitures. Les différents bureaux demandent de temps à autre, de petites quantités d'articles divers.

M. BLAIN : Je le comprends. Je crois que chaque bureau reçoit à peu près les mêmes fournitures. Ce n'est pas de cela que je me plains. Ces fournitures me semblent de premier ordre. Pourtant, lorsque le ministre demande $63,000 pour une certaine fin, le public s'attend qu'il demandera des soumissions publiques. Il ne prétendra pas qu'il est toujours au courant du nombre des établissements qui sont en mesure de fournir ces articles. Il peut y avoir plusieurs manufacturiers, autres que ceux que le ministre a mentionnés, qui seraient prêts à remplir les commandes. Il n'est pas impossible que les trois établissements visés aient connaissance du présent débat et de la ligne de conduite que le gouvernement se propose de suivre. Nous comprenons qu'ils pourraient facilement tomber d'accord pour se partager les commandes et il n'y aurait plus de concurrence possible. Je crois que le public s'attend que le ministre tiendra une autre ligne de conduite et que, lorsqu'il s'agira d'acheter $63,000 valant de fournitures, il publiera des annonces dans les journaux, afin de faire connaître aux manufacturiers et aux marchands du Canada ce dont le gouvernement a besoin, au lieu de se contenter de demander à trois établissements à quels prix ils fourniraient ces marchandises.

M. BENNETT : Dois-je comprendre que le ministre achètera au cours de l'exercice $63,000 valant de ces articles, ou que ce crédit concerne aussi des achats antérieurs et jusqu'à concurrence de quel montant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me faudra faire préparer dans le bureau du comptable un relevé des sommes dues et des commandes données. Les différents bureaux nous présentent des demandes. Ce crédit ne couvrira pas l'achat de toutes les fournitures nécessaires, mais il suffira pour les besoins les plus urgents et pour le paiement des commandes antérieures. J'irai aux informations et déposerai un relevé.

M. BENNETT : Doit-on comprendre qu'il n'y a pas eu de demandes de soumissions pour les commandes antérieures, mais que le ministère a acheté une partie de ces article de chacune de ces trois compagnies qui se sont entendues pour exiger un prix uniforme. Ai-je raison et, dans l'affirmative, suivra-t-on la même ligne de conduite cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère devait s'informer des prix de tous les fournisseurs, et lorsqu'un

article en particulier n'est fabriqué que par trois ou quatre maisons, je crois que tous les hommes d'affaires admettront que cette pratique vaut mieux que celle de publier des annonces dans les journaux, à moins de vouloir placer des commandes aux Etats-Unis. L'auditeur général, qui est très sévère dans l'audition de ces comtes, prétend que, lorsqu'il n'y a qu'un petit nombre d'établissements bien connus en état de fournir certains articles, il suffit de leur demander des soumissions privément. Les fonctionnaires du ministère peuvent juger si les prix sont raisonnables ou excessifs.

M. BENNETT : La plupart des accessoires des bureaux de poste sont importés des Etats-Unis et ne sont pas fabriqués au Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que j'ai pris la direction du ministère, je n'ai jamais donné une commande à l'étranger.

M. BENNETT : Le directeur de la poste de la ville où j'habite fournit lui-même les accessoires qu'il importe des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère n'en sait rien.

M. BENNETT : Mais ces fournitures coûteront $65,000 et, au lieu de demander des prix de trois maisons de commerce, on laisse à un employé du ministère le soin de dire si ces prix sont raisonables. Poussons plus loin l'application de ce principe. Lorsque la malle d'un village peut être reçue par trois routes différentes, le directeu général des Postes ne conclut pas d'arrangements privément, mais il demande des soumissions, lors même qu'il ne s'agit que d'une dépense de $50 par année. Voici une entreprise de $65,000 valant de fournitures et on ne demande pas de soumissions ! Il semble y avoir du louche, car la compagnie qui reçoit la plus forte commande, est une compagnie dans laquelle le directeur général des Postes est censé avoir des intérêts ; même s'il en était autrement, elle n'en a pas moins son siège social dans la principale ville du dsitrict électoral que représente le ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune commande ne s'élève à plus de $2,000, excepté quand il s'agit d'aménager de vastes édifices et même dans ce cas-là la commande ne dépassera pas $5,000. Je n'ai pas d'objection de publier des annonces, mais je considère que c'est gaspiller les deniers publics.

M. BENNETT : Je soupçonne qu'il y a anguille sous roche, car on ne demande pas de soumissions pour la fourniture de ces grandes boîtes rouges placées aux coins des rues et dans lesquelles les journaux sont déposés. Elles sont fabriquées dans une petite usine d'Aurora qui est située dans le district électoral du directeur général des Postes. Je le sais parce que j'ai vu l'une de ces boîtes, mise sur le convoi par lequel je voyageais. Le directeur général des Postes fait venir l'eau à son moulin de tous les côtés. Nous avons eu la preuve ici il y a quelques semaines lorsqu'il a réuni les sacs de la malle dispersée d'une extrimité à l'autre du Dominion. Je soupçonne encore fortement que le directeur général des Postes est l'un des actionnaires de cette compagnie et qu'il profite de cette position pour empêcher toute concurrence afin que cet établissement puisse vendre ses produits au prix qu'il juge à propos d'exiger.

M. BLAIN : Quelle partie de ce crédit de $65,000 a déjà été dépensée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai ce renseignement.

M. BLAIN : Je ne suis pas de l'avis du ministre en ce qui concerne la manière d'acheter ces articles. J'avoue que lorsque des soumissions ont été demandées on doit exiger que les marchandises soient fabriquées au Canada, mais je ne crois pas qu'on doive laisser au ministre ou à ses subordonnés le soin de dire combien de maisons canadiennes sont en état de fournir ces articles. Cette pratique n'est certainement pas avantageuse au public et elle laissera toujours planer les soupçons. Le ministre devrait déclarer aujourd'hui à la Chambre qu'à l'avenir il demandera des soumissions afin de procurer à tout le monde l'occasion de vendre ces fournitures à l'Etat. Comment le ministre sait-il qu'il n'y a au Canada que trois établissements qui fabriquent ces articles. Je crois que je pourrais lui en signaler une demi-douzaine au moins, dans la seule province d'Ontario. On dira peut-être que ce sont les trois maisons les plus importantes, mais je ne doute pas que d'autres établissements surgiraient s'il était connu que le gouvernement demandera chaque année des soumissions publiques pour $65,000 valant de fourniture.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai puisé mes renseignements auprès de l'architecte en chef et du sous-ministre qui m'ont appris qu'il n'y avait pas au Canada d'autres établissements fabriquant ces articles, mais à la suite des déclarations de l'honorable député (M. Blain) j'aurai certainement recours aux annonces dans les journaux pour voir ce qui en résultera. Je ne désire pas avoir de préférence pour personne.

M. HUGHES (Victoria) : Très bien ! très bien !

M. CLARKE : Le ministre croit que l'intérêt public est sauvegardé parce que les fonctionnaires sont en état de dire si les fabricants cherchent à exiger des prix trop élevés. Quelles connaissances ont-ils relativement à la fabrication et à la vente d'articles semblables ? Comment savent-ils s'il n'existe pas une coalition ou si les prix ne sont pas excessifs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils peuvent se guider sur leur expérience et s'informer des prix des mêmes articles dans les pays étrangers, afin d'établir une comparaison.

M. CLARKE : Le ministre voudra-t-il déposer les circulaires ou les cotes que les fonctionnaires ont obtenues à l'étranger? Je voudrais également connaître la quantité des articles achetés, les noms des fournisseurs et les prix payés dans chaque cas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je déposerai cet état. Mon honorable ami me demande comment les commis du ministère peuvent établir ces comparaisons. Je n'ai pas affirmé que cela ait eu lieu ; néanmoins, l'architecte en chef m'apprend que parfois les agents de maisons étrangères viennent le trouver et il peut avoir reçu d'eux leurs listes de prix. S'il a de ces listes ou circulaires, je les déposerai.

M. CLARKE : Lorsque ces articles sont fabriqués au Canada, il est juste d'accorder la préférence aux fabricants canadiens, mais ce n'est pas le propre d'un homme d'affaires de dire : Trois établissements canadiens seulement fabriquent ces marchandises et nous ne publierons pas d'annonces pour demander des soumissions ; nous leur enverrons une circulaire et donnerons la commande à la maison dont les prix seront les plus bas.

Je voudrais savoir quelle partie du crédit servira à acquitter des comptes antérieurs. Si j'ai bien compris le ministre, il n'a pas pris d'engagement lui-même, mais il demande cette somme afin de solder des comptes impayés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai ces renseignements.

M. R. L. BORDEN : Combien consacrera-t-on à cette fin. Avec $63,000, on doit pouvoir aménager beaucoup d'espace. J'imagine qu'il n'est pas question de parer aux dangers d'un incendie. J'ai vu de ces tiroirs d'acier dans les coffres-forts des municipalités et d'autres grandes corporations ayant de nombreux documents à protéger et je crois qu'il serait préférable de suivre cet exemple. Avec $63,000 valant de tiroirs on peut mettre à l'abri un bon nombre de documents et je demande au ministre des Travaux publics quelle somme il entend consacrer à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires ont reçu ordre de ne pas dépasser la différence du crédit, déduction faite des commandes antérieures La balance sera répartie entre les divers ministères dont les besoins seront les plus urgents de l'avis des fonctionnaires. La pratique à laquelle mon honorable ami a fait allusion est excellente mais elle entraînerait de fortes dépenses. Il s'agit de nous procurer plus de casiers. Les tablettes seront garnies de rouleaux pour faciliter le déplacement des livres trop lourds. L'acier est préférable au bois et éloigne le danger d'un incendie. L'accumulation des poussières, etc., sur les tablettes de bois les rend très inflammables.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il aussi déposer un état du montant total consacré à l'achat de ces accessoires de bureaux perfectionnés, depuis cinq ou six ans qu'ils sont offerts en vente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai promis de déposer sans délai le premier relevé parce que je puis me le procurer dans une heure environ. Je fournirai également le second, mais cela prendra plus de temps.

M. BORDEN (Halifax) : Il doit y avoir dans quelques-uns de ces bâtiments des locaux à l'épreuve du feu pour certains documents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il existe à Ottawa de locaux à l'épreuve du feu à part les caveaux du ministère des Finances. Nous nous proposons à une date prochaine, de demander au parlement un crédit pour la construction d'un bâtiment à l'épreuve du feu, qui ne sera pas nécessairement très grand, et dans lequel les dossiers et les archives du pays pourront être gardés sans danger de destruction par le feu.

L'honorable M. HAGGART : Je pensais qu'en réparant l'édifice de l'ouest à la suite du dernier incendie, on l'avait mis à l'épreuve du feu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bâtiment est censé être à l'épreuve du feu.

Kingston—Salle d'exercice du collège militaire Royal, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est inséré à la demande du ministère de la Milice, en vue de la construction au collège militaire d'une salle qui servira à la fois de salle d'exercice et de patinoir.

M. CLARKE : Pour l'amusement des cadets ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la fois pour leur amusement et leur instruction.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne vois aucun crédit en vue de pourvoir à l'approvisionnement d'eau du collège. L'approvisionnement actuel est très insuffisant. Comme le ministre de la Milice le sait, plusieurs des étudiants furent atteints des fièvres typhoïdes, pour avoir fait usage d'eau polluée par les égouts de la ville de Kingston. L'ingénieur du ministre de la Milice a l'intention d'installer un système d'approvisionnement d'eau par succion. Il se propose d'installer une prompe près du collège,

de prolonger le tuyau récepteur au large dans le fleuve et d'aspirer l'eau jusqu'au collège. La différence dans le prix serait si peu considérable, que le gouvernement ferait bien d'établir la machinerie à l'île du Jardin, de prolonger le tuyau jusque dans l'eau pure au delà de l'île, et de refouler cette eau dans la direction de la ville. La seule dépense additionnelle serait la pose d'un demi-mille de longueur de tuyau de plus, et comme la pression sur les tuyaux viendrait de l'intérieur, aucune impureté n'y pourrait pénétrer par suite d'une fissure qui se produirait dans les tuyaux sous la baie, tandis que dans le système proposé par l'ingénieur, la succion aurait pour effet d'introduire des impuretés dans les tuyaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je suis très heureux que l'honorable député ait soulevé cette question ; je la signalerai à l'attention de mes employés. J'avais compris, toutefois, que l'eau qu'on se propose d'utiliser avait été soumise à l'analyse et trouvée satisfaisante. J'ajouterai qu'on n'était pas très certain si la fièvre avait été causée par l'eau, par le lait, ou par quelque autre cause. Une chose certaine, c'est qu'à l'analyse le lait ne fut pas trouvé satisfaisant. En vue de faire disparaître toute cause possible d'infection, nous décidâmes de changer le mode d'approvisionnement d'eau ; et s'il n'y a aucun crédit pour cette fin dans le présent budget, c'est qu'il s'en trouve un dans le budget principal. Les ingénieurs et hommes de science du collège, aussi bien que les fonctionnaires du ministère, se sont enquis de la question ; mais puisque mon honorable ami (M. Hughes) en a parlé—et je sais qu'il a visité le collège, il n'y a pas très longtemps—je signalai l'affaire à mon sous-ministre.

M. HUGHES (Victoria): Le gouvernement des Etats-Unis a voté dernièrement $5,500,000 en vue d'exécuter de nouvelles améliorations à West Point, et il se propse d'affecter dans le cours de l'année prochaine $8,000,000 de plus pour cette même fin. Maintenant, pour une institution comme le collège militaire Royal, où les jeunes ingénieurs les plus brillants se préparent à la vie civile et militaire au Canada, je recommanderais au ministre de ne pas lésiner en ce qui regarde l'approuvisionnement d'eau. S'il établit la pompe, comme je pourrais l'appeler, sur l'île du Jardin, et s'il place le tuyau récepteur au large de l'île, là où l'eau est absolument pure, il pourra la refouler à travers la baie. Alors, que les tuyaux coulent ou non, l'eau sera pure, parce que la pression sera du dedans au dehors. Le système proposé par ses ingénieurs est de placer un tuyau dans la baie sur les bords de laquelle le collège militaire se trouve, et de faire déboucher le tuyau récepteur au delà de ce qu'on appelle la zone dangereuse. La pompe serait sur la terre ferme, et l'eau serait aspirée vers le rivage. L'expérience fait voir que ces tuyaux ne sont jamais étanches. Le mouvement des vagues, le choc acidentel d'un navire ou d'une ancre, disjoindront les tuyaux, puis, par suite de la succion, l'eau impure s'introduira dans les tuyaux. J'espère que l'honorable ministre signalera ces observations à l'ingénieur, et que même il ne se contentera pas des rapports de son propre fonctionnaire.

Celui-ci n'est pas particulièrement renseigné sur ces questions. S'il ne prend pas en considération tous les éléments d'un système convenable d'approvisionnement d'eau, que le ministre consulte un ingénieur sanitaire. Je suis sûr qu'un tel ingénieur ne voudra pas approuver la proposition de l'ingénieur du département ; il insistera pour adopter une autre méthode ; et je suis persuadé que la Chambre et le pays ne reprocheront pas au ministre la dépense supplémentaire qui pourra être nécessaire pour cette fin.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Bureau de poste de Toronto—nouvel étage au-dessus de l'arrière du bâtiment ; meubles, garnitures, etc., $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est en vue de solder les frais de construction et d'aménagement d'un nouvel étage au-dessus de l'arrière de la partie du bureau de poste de Toronto qui n'a qu'un étage, 104 pieds par 72.

M. CLARKE : Des soumissions ont-elles été demandées pour ce travail?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions seront demandées.

M. CLARKE : Dans la première partie de la session, on a fait voter un crédit pour réparations et changements au bureau de poste de Toronto. Des soumissions furent demandées, et si je suis bien renseigné, trois offres furent faites. L'une était de M. A. B. Coleman ; une autre de M. Carlyle, et la troisième de MM. Brown et Love, tous entrepreneurs bien connus et de bonne réputation. La soumission de M. Coleman était d'à peu près $500 plus basse que les autres. On ne lui fit pas connaître la raison pour laquelle l'entreprise ne lui fut pas accordée; mais on lui rendit son dépôt, quelques $1,000 ou $2,000, sans aucune explication. Lorsque nous discutâmes cette question auparavant, je demandai au ministre des Travaux publics, pourquoi la soumission de M. Coleman avait été mise de côté, et il m'informa que l'architecte du département avait fait rapport que le travail à faire au bureau de poste de Toronto était d'une nature particulière, consistait surtout en réparations et modifications à exécuter de nuit, et que comme M. Carlyle avait été chargé de certains travaux pour le département, antérieurement, il recommandait que sa soumis-

sion fût acceptée. On allégua, en outre, que M. Coleman avait eu de la difficulté à terminer un certain travail sur d'autres édifices publics de Toronto. C'est là la déclaration qui fut faite autant que je puis me rappeler. Je me suis enquis quelque peu de cette affaire, et d'après ce que je vois on n'avait pas de raison suffisante de rejeter la soumission de M. Coleman. M. Coleman est un entrepreneur estimé et bien connu ; il a les moyens et l'expérience nécessaires, toutes les qualifications pour faire cet ouvrage aussi bien qu'aucun des autres. Assurément, c'est une plaisanterie que de demander des soumissions, surtout lorsqu'on exige un dépôt de dix pour cent en même temps que la soumission, si l'offre la plus basse n'est pas acceptée. Il faudrait pouvoir donner de très bonnes raisons pour ne pas le faire. A mon avis, les circonstances font voir que M. Coleman a été très injustement traité. Je me suis enquis de l'architecte du bâtiment de l'exposition, dont le travail de charpenterie avait été confié à M. Coleman, et je lui demandai si cet entrepreneur était aucunement blâmable du retard dans l'achèvement de cette construction, car c'était là une des raisons données par l'architecte du département pour ne pas accorder le travail en question à M. Coleman. Voici la réponse que je reçus de M. Gouinlock, un des architectes en vue de la ville :

Toronto, 8 juin 1903.

M. E. F. Clarke, député,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 26 mai, en réponse je dirai que M. A. B. Coleman, qui fut chargé d'exécuter les ouvrages de charpenterie et de menuiserie au bâtiment des manufacturiers sur les terrains de l'exposition industrielle, n'est pas responsable du retard survenu dans la construction de ce bâtiment. Ce retard est dû presque entièrement aux entrepreneurs des ouvrages en fer et en acier. Le contrat de M. Coleman, par rapport à ce bâtiment, s'élève à $18,000 ; il y a donné tous ses soins et exécuté l'ouvrage entièrement à ma satisfaction. Il a exécuté d'après mes instructions des travaux de moindre importance ; mais il est chargé actuellement des ouvrages de charpenterie et de menuiserie aux bâtiments Alexandra, avenue de l'Université, en cette ville, pour l' " Union Trust Company ", et son contrat seul s'élève à $30,000. Il a aussi donné à l'exécution de ce contrat le plus grand soin. Je le considère un entrepreneur des plus habiles et des plus comptétents. Je suis persuadé que si le contrat pour le bureau de poste de Toronto lui avait été accordé, il y aurait donné toute son attention et l'aurait exécuté avec autant de diligence et de succès qu'aucun autre entrepreneur de la ville.

GEORGE W. GOUINLOCK.

Il appert donc que la raison donnée pour ne pas accepter la soumission de M. Coleman n'est pas sérieuse. J'oserai dire qu'avant d'accepter cette raison, le ministre aurait dû faire faire une enquête un peu plus minutieuse au sujet de la cause du retard dans la construction de ce bâtiment de l'exposition. Il aurait dû s'enquérir auprès des architectes et des constructeurs de la ville de Toronto de la réputation de M. Coleman. Je pense que, dans les circonstances, une très grave injustice a été faite à M. Coleman. J'ai en mains beaucoup de renseignements quant à la réputation professionnelle de M. Coleman, et ils sont des plus satisfaisants. M. Coleman n'est surpassé par aucun autre entrepreneur dans la ville de Toronto, pour la charpenterie. Je lirai une autre lettre :

Hamilton, Ontario, 17 avril 1903.

A tous ceux que cela concerne :

Nous certifions que depuis dix ans ou plus, nous avons fait affaire avec A. B. Coleman, entrepreneur général, naguère de Burlington. Il a obtenu un grand nombre de contrats de notre bureau, et il les a exécutés bien et fidèlement et tout à fait en conformité des plans et devis et des conditions de ces contrats, et à notre pleine satisfaction, dans tous les cas. Nous l'avons toujours trouvé agréable et honnête dans ses rapports avec nous ; il n'est pas à notre connaissance qu'il ait jamais cherché à se soustraire à aucun de ses engagements envers nous ; et nous n'aurions aucune hésitation lui accorder des contrats de notre bureau, chaque fois que sa soumission serait la plus basse.

Nous le recommandons hautement à toute personne ou à toutes personnes qui auraient l'intention de construire. Nous ajouterons que dans le cours de toutes ces années pendant lesquelles nous avons fait affaires avec lui, nous n'avons jamais été dans la pénible nécessité de lui dire une parole dure ou désagréable par rapport à aucun des contrats accordés par notre bureau.

Ce document est signé par W. H. Stewart, architecte d'Hamilton, naguère de la maison Stewart et Strickland, architectes de Toronto. J'ai aussi reçu une communication de Richard A. Waite, architecte de Buffalo, New-York. Le ministre des Travaux publics connaît la réputation et l'éminence de M. Richard A. White, comme architecte. Il occupe une position très élevée dans sa profession ; c'est un des premiers architectes des Etats-Unis ; et il a mené à bonne fin la construction de quelques-uns des plus beaux édifices du Canada, entre autres, le parlement de la ville de Toronto. Voici ce que dit M. Waite :

A tous ceux que cela intéresse :

Depuis quelques années, M. A. B. Coleman a parachevé sous ma direction plusieurs contrats d'importance variable, et sous le rapport de l'exactitude aussi bien que de la compétence et de la solvabilité, je le considère hautement recommandable.

Ce document est daté du bureau de M. Waite, à Buffffalo, le 22 avril, 1903. J'ai aussi un certificat de M. C. J. Gibson, connu, j'imagine, du ministre, comme un de nos premiers architectes. Il est daté de son bureau à Toronto, le 23 avril 1903 :

A tous ceux que cela concerne :

Je certifie que M. A. B. Coleman, entrepreneur général, a, depuis dix ans, construit un grand nombre d'édifices pour moi, quelques-uns très considérables, et il a toujours exécuté ses

contrats rapidement et intelligemment, à mon entière satisfaction ; et je puis en toute confiance le recommander comme habile à mener à bonne fin, diligemment et consciencieusement, tous les contrats dont il voudra se charger.

Je ne lirai plus qu'une lettre à ce sujet, car je ne veux pas trop empiéter sur le temps du comité. La lettre que je vais lire est du greffier de Toronto, M. W. A. Littlejohn, datée le 27 mai 1903 :

Mon. cher M. Clarke,—J'ai reçu votre lettre du 26 du courant par laquelle vous me demandez si on a fait rapport que M. Coleman, entrepreneur de la charpenterie au bâtiment principal de l'exposition, avait négligé son travail. M. George W. Gouinlock est l'architecte de ce bâtiment, et en réponse à la question que je lui posai par le téléphone aujourd'hui, il me dit qu'il avait reçu un mot de vous, et qu'il allait vous écrire ce soir et vous renseigner complètement à cet égard. Je crois dire qu'il n'y a pas eu de plainte formelle de portée contre M. Coleman. Il est certain que les travaux à ce bâtiment ont été retardés, mais ce sont les ouvriers d'autres métiers qui paraissent être responsables du retard.

Je ne crois pas, M. le président, qu'il me soit possible d'établir plus complètement la justesse de ma prétention. Je soumets ces documents au comité, et je proteste énergiquement contre la décision du ministère. Voici un cas où l'on demande des soumissions publiques, et où des entrepreneurs solvables répondent aux demandes de soumissions, soumettent au département leur estimation de la dépense pour l'ouvrage qu'on veut faire exécuter, et produisent leur chèque visé, comme garantie de l'achèvement de l'ouvrage. Je proteste énergiquement contre la ligne de conduite suivie dans la circonstance ; elle est contraire à l'intérêt public, puisqu'on n'a pas tenu compte de l'offre du plus bas soumissionnaire, et qu'on a accordé le contrat à un autre, dont l'estimation est probablement de $400 ou $500 plus élevée. Je ne me plains aucunement de M. Carlyle ; car je suis persuadé qu'il a une grande expérience ; mais il n'en est pas moins vrai que son offre était de quelque $500 plus élevée que celle de M. Coleman. Je le répète, il était absolument injuste dans les circonstances, étant données l'expérience et la réputation de M. Coleman, de mettre de côté sa soumission et d'accorder le contrat à un autre entrepreneur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regretterais beaucoup qu'une injustice eût été faite à aucun des soumissionnaires. Lorsque mon honorable ami me signala l'affaire, je lui passai une copie du rapport et autres documents établissant ce que l'architecte avait fait. Personnellement, je n'avais aucune connaissance quelconque de M. Coleman. Dans le temps, il était de notoriété publique que l'architecte de la ville avait prié le comité du conseil, chargé de la conduite de cet ouvrage, de se défaire de M. Coleman. Il y eut des démêlés très vifs entre eux.

M. CLARKE : L'honorable ministre a l'esprit à une autre entreprise entièrement différente de celle-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui était l'ingénieur chargé de la direction des travaux ?

M. CLARKE : M. Gouinlock.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ç'aurait été une grande erreur, de la part de l'architecte, pour l'amour de quelques centaines de dollars, de ne pas signaler cette affaire à l'attention du ministère. Il n'existait aucun sentiment d'animosité contre M. Coleman et la décision qui fut prise était basée sur ces rapports. Je suis persuadé que l'architecte en chef n'avait aucune animosité contre M. Coleman, et que sa décision lui fut dictée par la certitude que M. Coleman ne serait pas en mesure de faire le travail. Mon honorable ami a oublié peut-être les rapports qui parurent dans les journaux à cette époque au sujet des démêlés entre les architectes chargés de la conduite des travaux et leurs entrepreneurs.

M. CLARKE : Il n'y a pas d'architecte, que je sache.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se rappellera que je lui remis un rapport dans le temps, faisant voir qu'il existait de sérieux démêlés entre l'architecte et l'entrepreneur.

M. CLARKE : Il se produisit une divergence d'opinion entre l'architecte et quelques-uns des entrepreneurs pour d'autres parties des travaux requis pour cet édifice. Il ne se produisit pas de démêlés, à ma connaissance, entre l'architecte et M. Coleman. La meilleure preuve de la vérité de ce que je dis, c'est que l'architecte m'a donné cette lettre que j'ai lue. J'ai lu pour l'information du ministre la déclaration du greffier de la ville de Toronto ; j'ai également lu les opinions d'architectes éminents, d'hommes qui sont à la tête de leur profession, pour montrer que les raisons avancées, du moins l'une d'elles relative à la prétendue négligence de cet entrepreneur, étaient sans fondement. Ce n'est peut-être qu'une coïncidence. Trois soumissions furent soumises pour ce travail. Bien entendu, la politique n'est entrée pour rien dans l'affaire. Trois soumissions furent présentées en réponse à la demande du ministère. Celle de M. Coleman fut la plus basse ; puis celle de M. Carlyle, et enfin celle de MM. Brown et Love. La soumission de M. Coleman fut mise de côté ; on accorda à M. Carlyle le contrat pour le bureau de poste pour le prix qu'il avait fixé, et MM. Brown et Love reçurent un contrat pour des travaux de réparation et de modification au bâtiment de la douane, sans qu'il eût été demandé de soumission. Ce n'est peut-être qu'une coïncidence ; mais le moins qu'on puisse dire c'est que cela n'a pas bonne mine. Je ferai observer res-

pectueusement à l'honorable ministre qu'on devrait faire en sorte que la chose ne se renouvelât pas dans son ministère ; sinon, on ne pourra dire que ces demandes de soumissions sont une affaire sérieuse. Si les gens sont invités à soumissionner, si on les contraint de fournir des garanties, et s'ils ont une réputation d'habileté, on devrait leur accorder le contrat chaque fois que leur soumission est la plus basse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que ce soit une coïncidence ou non, tout ce que je puis dire c'est que j'ai donné au comité les raisons qui ont engagé l'architecte à prendre la décision qu'il a prise. Il se peut, comme mon honorable ami l'affirme, que le retard survenu dans la construction du bâtiment de l'exposition n'était pas le fait de l'entrepreneur en question, mais plutôt de quelque autre. Mais il est certain que d'après les journaux, la faute en était à cet entrepreneur.

M. CLARKE : M. Gouinlock, l'architecte, a fait voir que le retard était entièrement le fait des entrepreneurs des ouvrages en fer et en acier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regretterais infiniment si l'on établissait que l'entrepreneur en question est un homme très compétent et qu'il n'existait aucune raison pour qu'il n'exécutât pas le travail d'une manière satisfaisante. Mais c'est uniquement par suite des difficultés dont on découvrit l'existence et dont les journaux parlèrent comme s'étant produites entre cet entrepreneur et l'architecte, que cette décision fut prise, au sujet du contrat pour les travaux au bureau de poste.

M. CLARKE : Le secrétaire du bureau de l'exposition, dans une déclaration au sujet de cette affaire, affirme que les travaux ne furent :

En aucune manière retardés par incompétence de la part de M. Coleman. Je le crois absolument honnête et sincère, et dans la circonstance, placé dans une position très désavantageuse.

Un des obstacles à surmonter c'était l'inhabilité de la Canada Foundry Company à parachever son contrat pour les ouvrages en fer. Malgré tout mon respect pour les employés permanents du ministère, je ne puis me persuader que ces messieurs se soient renseignés suffisamment. Je pense que s'ils s'étaient adressés à M. Gouinlock, l'architecte sous la direction de qui M. Coleman exécutait les travaux pour la compagnie de l'exposition, ou s'ils s'étaient adressés au secrétaire et gérant de cette compagnie de l'exposition, laquelle avait un intérêt vital à ce que les travaux fussent terminés aussi rapidement que possible, ou encore s'ils s'étaient adressés au greffier de la ville de Toronto, responsable de l'exactitude des minutes du conseil et de la classification des papiers, ils auraient pu se renseigner d'une manière certaine.

Je pense que l'architecte en chef n'était pas justifiable de faire le rapport qu'il a fait contre M. Coleman. Ce rapport a nui beaucoup à M. Coleman, et a fait mettre de côté sa soumission, sans qu'on ait pris la peine de s'adresser aux personnes directement responsables et intéressées en la matière. L'architecte aurait dû consulter le secrétaire de la compagnie de l'exposition, le docteur Orr, ou M. Littlejohn, greffier de la ville de Toronto. Avant de mettre M. Coleman de côté, on aurait dû consulter un de ces fonctionnaires. J'ai fait connaître les faits, et c'est maintenant à l'honorable ministre de dire si M. Coleman a été traité avec justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette lettre constate qu'il y a eu des difficultés ; mais la seule question est de savoir si ces difficultés étaient, ou non, dépendantes de M. Coleman.

M. CLARKE : Votre architecte aurait pu s'en assurer s'il s'était enquis de qui de droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte de la ville semblait ignorer la chose, car, il avait adopté la procédure extraordinaire d'enlever à l'entrepreneur son contrat. C'est à l'occasion de cette décision que la recommandation dont nous avons parlé fut faite.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas très bien saisi pour quelle raison on n'a pas accepté la soumission la plus basse. Il me semble qu'il y a plus dans cette affaire qu'il n'est apparu jusqu'à présent. Il existe un doute sur la question de savoir pour quelle raison on n'a pas accepté la soumission la plus basse. La raison a-t-elle été donnée dans le raport de l'architecte ?

M. CLARKE : Je vais lire le rapport que le ministre m'a envoyé :

Travaux publics, Ottawa,
Bureau de l'architecte en chef,
Ottawa, 6 novembre 1902.

Monsieur,—Relativement aux soumissions pour additions et modifications au bureau de poste de Toronto :

Des soumissions furent demandées, par annonce publique pour les travaux en question, et trois soumissions furent reçues comme il suit : A. B. Coleman, $21,470 ; David Carlyle, $21,949 et Brown & Love, $22,238.

L'ouvrage consiste principalement dans la démolition du caveau actuel, l'enlèvement de la plus grande partie des murs du sous-sol et du premier étage en arrière, la construction de murs de fondation, l'installation de colonnes et de longrines en fer pour supporter les étages supérieurs du mur principal d'arrière.

Comme ce travail est d'une nature à la fois difficile et dangereuse, il sera nécessaire de prendre certaines précautions, autrement il s'ensuivra des résultats désastreux pour l'édifice.

Comme il n'y a qu'une différence de $479 entre les deux soumissions les plus basses, ainsi qu'on le voit ci-dessus, je recommanderais fortement l'acceptation de la soumission

de M. D. Carlyle. M. Carlyle a fait beaucoup d'ouvrage pour notre département dans le passé, et il s'est montré entrepreneur énergique et sûr. En outre, comme l'ouvrage devra être fait de manière à gêner le moins possible les fonctionnaires du bureau de poste et le public, et en toute probabilité, devra être exécuté en partie de nuit, tout retard qui pourrait survenir ou démêlé qui pourrait se produire avec l'entrepreneur auraient de sérieuses conséquences.

On m'a informé que M. A. B. Coleman est l'entrepreneur du bâtiment de l'exposition industrielle de Toronto, et que ledit bâtiment devait être complété pour l'exposition tenue en août dernier ; mais à cette date, il n'était pas prêt à recevoir la couverture, par suite de malentendus et de disputes avec l'entrepreneur.

Ce sont là mes raisons pour recommander l'acceptation de l'offre de M. Carlyle.

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

D. EWART,
Architecte en chef.

M. Fred. Gélinas,
Secrétaire, département des Travaux publics.

La seule raison donnée fut le prétendu retard de M. Coleman à compléter les travaux au bâtiment de l'exposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y avait ces deux raisons : En premier lieu, dans le temps, il était urgent que ces travaux fussent exécutés. Comme il s'agissait d'un édifice considérable et de l'enlèvement de piliers en pierre et en fer, il était important de confier l'ouvrage à un entrepreneur expérimenté. En second lieu, il était de notoriété publique que M. Coleman avait eu un sérieux démêlé avec l'architecte chargé de la direction des travaux au bâtiment de l'exposition. Je suis sûr que mon honorable ami admettra que dans ces circonstances nous n'aurions pas été justifiables, même s'il était entrepreneur habile, même s'il avait plus d'ouvrage qu'il n'en pouvait faire, à lui accorder ce contrat. L'explication fournie par mon honorable ami met les choses sous un jour quelque peu nouveau ; mais ces graves difficultés que j'ai mentionnées engagèrent sans doute l'architecte en chef à recommander l'acceptation de la soumission de M. Carlyle.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire que cette affaire a été réglée un peu à la hâte, en ce qui regarde l'enquête au sujet des aptitudes de M. Coleman. Deux raisons sont données pour avoir adopté la ligne de conduite qu'on a suivie. L'une c'est que la soumission la plus haute était de la part d'un entrepreneur qui avait déjà fait beaucoup de travaux pour le département et qui s'était montré énergique et sûr.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là une raison qu'on puisse invoquer à l'encontre de M. Coleman. Ce n'est pas une raison pour lui refuser le contrat.

M. R. L. BORDEN : Je cite les paroles de l'honorable ministre qui fait ce rapport :

On m'a informé que M. A. B. Coleman est l'entrepreneur du bâtiment de l'exposition industrielle de Toronto, et que ledit bâtiment devait être complété pour l'exposition tenue en août dernier ; mais à cette date, il n'était pas prêt à recevoir la couverture, par suite de malentendus et de disputes avec l'entrepreneur.

Ce passage règle la difficulté d'une manière sommaire. On ne nous dit pas par qui ces renseignements ont été fournis ; il dit simplement qu'on a été informé de tel et tel fait. Parce que M. Coleman était chargé de la construction d'un bâtiment qui n'était pas prêt à la date convenue, il ne s'ensuit pas que M. Coleman puisse être blâmé, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il a été négligent de quelque manière. Il peut y avoir eu nombre de raisons pour que ce bâtment ne fût pas prêt dans le temps voulu, sans qu'aucune de ces raisons pût être invoquée à l'encontre de l'acceptation de la soumission de M. Coleman. Je ne crois pas que le ministre ait été justifiable de tenir compte d'une accusation aussi indéfinie contre M. Coleman et de s'en prévaloir pour mettre de côté la soumission la plus basse. Ce serait le devoir de M. Ewart ou de tout autre personne, avant de faire un rapport tendant à faire mettre de côté la soumission la plus basse, de se renseigner pleinement sur les circonstances. Par ces procédés défectueux, on pourrait faire mettre de côté n'importe quelle soumission. Il serait possible d'obtenir un rapport de cette nature contre la plupart des entrepreneurs qui ont exécuté des travaux au Canada. Nous avons discuté, l'année dernière le cas d'un entrepreneur qui avait à peine commencé certains travaux au Manitoba, à la date où le travail devait être parachevé ; et je pense que personne ne dira que le particulier en question n'est pas un entrepreneur énergique, habile et compétent. Il n'y a qu'une raison de ouï-dire, et après tout elle ne porte pas à conséquence. On dit que le bâtiment n'était pas prêt à recevoir la couverture par suite de malentendus et de disputes avec l'entrepreneur, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que l'entrepreneur n'était pas parfaitement dans son droit dans toute cette affaire ; il ne s'ensuit pas que les gens avec lesquels il avait à faire étaient dans le vrai ; et pourtant, sur une simple affirmation comme celle-là, faite en passant, indéfinie, non concluante, la soumission de cet homme a été mise de côté et l'offre d'un chiffre plus élevé a été acceptée. Je ne connais rien de M. Coleman ; je n'ai jamais rencontré ce monsieur; je n'ai jamais entendu parler de lui avant ce soir ; mais je dis que dans l'intérêt public, il n'est pas juste que la soumission de M. Coleman ou de tout autre personne soit mise de côté par le ministre, ou par quelqu'un de ses fonctionnaires, en se fondant sur une affirmation aussi peu concluante que celle contenue dans ce rapport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que le retard dans l'exécuton de cet ouvrage ne serait pas en lui-même une raison suffisante ; mais il y avait certaines preuves attachées à ce mémoire, qui changeront, je pense, l'opinion de cet honorable député dans une très grande mesure. On voulait que ces travaux au bureau de poste fusent exécutés sur-le-champ et si mon honorable ami lui-même savait qu'un homme avait plus d'ouvrage qu'il n'en pouvait faire, il n'aimerait pas à l'employer pour exécuter un travail pressé. Annexée à ce rapport, il y avait une déclaration établissant que l'architecte avait publiquement demandé au comité de renvoyer cet entrepreneur.

M. CLARKE : Je suppose que le ministre produira le document contenant cette déclaration?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Clarke) doit avoir oublié qu'il était annexé au rapport que je lui ai remis.

M. CLARKE : J'ai renvoyé à l'honorable ministre les documents qu'il m'avait remis; et subséquemment on me fit tenir une copie de la lettre que j'ai lue.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les journaux rapportèrent que l'architecte chargé de la conduite des travaux avait demandé au comité le renvoi de l'entrepreneur à cause de ces retards, démêlés et malentendus, et pour d'autres raisons. Je remettrai à mon honorable ami copie du document qui était attaché à cette lettre, et il verra, je pense, que notre décision était parfaitement justifiée. Je regretterais infiniment que M. Coleman eût souffert la moindre injustice.

M. R. L. BORDEN : Je m'occupe de l'affaire telle qu'elle apparaît dans le rapport, où il n'est question d'aucune autre preuve annexée. Etant donnée la lettre produite par mon honorable ami (M. Clarke) je ne puis guère me figurer comment M. Gouinlock aurait pu demander le renvoi de M. Coleman :

Toronto, 8 juin 1903.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre, je dirai que M. A. B. Coleman, qui fut chargé d'exécuter les ouvrages de charpenterie et de menuiserie au bâtiment des manufacturiers sur les terrains de l'exposition industrielle, n'est pas responsable du retard survenu dans la construction de ce bâtiment. Ce retard est dû presque entièrement aux entrepreneurs des ouvrages en fer et en acier. Le contrat de M. Coleman, par rapport à ce bâtiment, s'élève à $18,000 ; il y a donné tous ses soins, et exécuté l'ouvrage entièrement à ma satisfaction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Etait-ce là l'architecte chargé de la direction des travaux ?

M. CLARKE : Il le dit.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si M. Gouinlock était ou non l'architecte ; mais mon honorable ami est d'avis qu'il l'était, et M. Gouinlock lui-même déclare qu'il l'était. M. Gouinlock était-il ou non l'architecte dans le temps, je ne le sais pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est probable que j'ai au ministère un exemplaire du rapport des délibérations devant le comité ; et si je l'ai, je le produirai, et l'honorable député pourra juger par lui-même.

M. R. L. BORDEN : La dernière partie de cette lettre de M. Gouinlock a trait à d'autres travaux que M. Coleman aurait exécutés d'une manière satisfaisante sous la direction de M. Gouinlock, elle nous fournit la preuve absolue que M. Coleman n'était pas responsable du retard qu'on lui a reproché.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si la déclaration reproduite dans les journaux est exacte, l'affaire nous apparaîtrait sous un jour tout à fait différent.

M. CLARKE : Je ne veux pas prolonger ce débat davantage, mais je soumettrai ce point de vue-ci au ministre : M. Coleman est un entrepreneur bien connu de la ville de Toronto. S'il avait été publié par les journaux des rapports condamnant les travaux exécutés par M. Coleman, et si le fonctionnaire en question du ministère jugeait ces rapports suffisamment sérieux pour le justifier de faire la recommandation qu'il fit, ce fonctionnaire, en justice pour M. Coleman, aurait dû s'adresser en premier lieu à l'architecte chargé de la direction des travaux pour la ville et la compagnie d'exposition, ou en second lieu, au greffier de la ville, ou en troisième lieu, au secrétaire et gérant de la compagnie de l'exposition. L'architecte du ministère, si je ne me trompe, n'a tenu aucun compte de ces messieurs, qui étaient en meilleure position que tous autres de lui donner des renseignements sûrs. Supposez que les attaques les plus violentes eussent été faites contre M. Coleman dans les journaux ; même cela n'aurait pas justifié l'architecte de faire un rapport adverse à M. Coleman, sans obtenir des personnes plus particulièrement chargées de l'exécution de ces travaux, l'assurance que ces rapports étaient exacts. Si l'honorable ministre veut produire les renseignements qu'il a, nous verrons quelles accusations ont été portées contre M. Coleman par l'architecte du bâtiment de l'exposition ; je serais surpris d'apprendre que M. Gouinlock ait cherché à obtenir le renvoi de M. Coleman, pour plus tard écrire la lettre que j'ai lue. Voudra-t-on me dire sous la surveillance de qui ces travaux s'exécutent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que M. Curry est l'architecte local.

M. CLARKE : Le ministère a-t-il été avisé par M. Curry de ne pas accepter la soumis-

sion de M. Coleman ? Est-ce sur son conseil que M. Coleman a été mis de côté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous n'avons pas reçu de communication de M. Curry.

M. CLARKE : Plus nous allons au fond de cette affaire, et plus elle paraît condamnable. M. Curry était l'architecte local, chargé de surveiller les travaux de construction des bâtiments publics dans la ville de Toronto pendant des années avant l'octroi de ce contrat à M. Carlyle. De fait, M. Curry était échevin de la ville de Toronto dans le temps, et l'est encore, je crois. N'est-il pas extraordinaire que l'architecte en chef du département des Travaux publics néglige de consulter M. Curry, l'architecte local, et se fonde sur un racontar des journaux pour demander au ministre de mettre M. Coleman de côté? Il n'a consulté ni M. Curry, architecte de réputation de cette ville, sous la direction de qui les travaux allaient être exécutés, ni le secrétaire d'exposition industrielle, ni le greffier de la ville. Lorsque le ministre produira ces renseignements dont il a parlé, voudra-t-il s'enquérir auprés de l'architecte en chef pourquoi il n'a pas jugé à propos d'obtenir des renseignements de M. Curry ?

Salle d'exercices de Sainte-Catherine—($10,000 à voter de nouveau), $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un crédit fut demandé pour ces travaux, il y a quelque temps, mais on prétendit que l'emplacement avait été mal choisi, et après un certain délai, la ville acquit un autre remplacement dont le choix fut approuvé par le département de la Milice et par celui de Travaux publics. Le contrat est pour la somme de $56,000, et les travaux sont en voie d'exécution.

M. R. L. BORDEN : La ville fournit-elle l'emplacement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, un beau site.

M. R. L. BORDEN : Quel sera le chiffre de la dépense totale?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On l'estime en tout à $85,846.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il de régiments qui utilisent cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense qu'il n'y a qu'un régiment à Sainte-Catherine.

Sault Sainte-Marie—édifice public ($10,000 à voter de nouveau), $25,000.

M. CLARKE : Quelle sera la dépense totale?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte l'estime à $88,395. Nous sommes à demander des soumissions.

M. CLARKE : L'emplacement a-t-il été choisi?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'acquisition du terrain a été faite en janvier 1902. Il a coûté au département $8,200, et la localité contribue quelque chose. L'emplacement mesure 84 pieds par 100 pieds, aux coins des rues Queen et East ; il comprend aussi les terrains nos 5 et 6 sur la East, mesurant 56 pieds par 81.

M. THOMSON (Grey-nord) : Pour quelle raison construisez-vous un édifice public de cette nature au Sault Sainte-Marie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'existe pas de logement convenable là. Mon honorable ami sait que l'endroit s'est développé très rapidement et qu'il s'y trouve de très grands établissements manufacturiers. L'année dernière les recettes de la poste se sont élevées à $18,551, et les droits de douane à près d'un demi-million de dollars.

M. BENNETT : Pour quelle autre fin ce bâtiment sera-t-il utilisé à part le service des postes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera utilisé par les départements des Douanes et de l'Accise.

M. BENNETT : Dans quelle partie de la ville se trouve l'emplacement, et de qui en a-t-on fait l'acquisition?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il se trouve dans l'ancienne partie de la ville. Il a été acheté de M. J. Dawson et de M. W. H. Plummer. Le bureau de la Marine sera aussi installé dans ce bâtiment.

M. CLARKE : Est-ce une construction en pierre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En pierre et en briques.

M. BENNETT : Le délai pour la réception des soumissions est-il expiré?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; les soumissions devront être produites dans le cours du mois.

M. BENNETT : Une dépense de $85,000 paraît extravagante pour une ville de la grandeur du Sault-Sainte-Marie, quand les centres de l'importance de Owen Sound et de Peterborough et d'autres endroits dans Ontario n'ont pas d'édifice publics, et que des centres d'égale importance en ont de $15,000 à $20,000.

M. WRIGHT : Il y a trois semaines, un de mes amis étant venu me rendre visite, je lui ai demandé des renseignements sur la situation au Sault Sainte-Marie. Cet ami m'informe qu'on se plaint surtout de l'insuffisance du service postal. Un certain groupe de familles sont forcées de se former en cercle afin que les dames puissent retirer leurs lettres du bureau de poste, le jour ; car le soir arrivé, il y a un tel encombrement au bureau qu'il est presque im-

possible d'atteindre les guichets. Il importe de remédier à cette situation.

Woodstock—édifice public, $5,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont donnés à l'entreprise.

M. THOMSON (Grey) : Ces travaux se font dans le comté représenté ici par le ministre. L'érection de cet édifice est-elle d'urgence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Woodstock est la ville la plus importante d'Ontario. C'est le bureau de poste qui donne le plus de recettes. Il y a quelques années, le gouvernement a jugé utile d'y ériger un édifice public. C'est une construction fort modeste, et ce crédit est destiné à payer le reste des travaux.

M. THOMSON (Grey) : Je n'aurais pas fait allusion à la chose, si le ministre s'était montré aussi prodigue de ses dons à l'égard des autres villes. Tout ce que je regrette, c'est qu'il ait laissé de côté Grey-nord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par ordre d'importance, c'est Owen-Sound qui vient après Woodstock.

Salle d'exercices de Brantford—agrandissements et modifications, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à l'établissement de nouvelles installations pour dépôts d'armes, qui seront construites à côté de la salle d'exercices. Cette annexe aura deux étages. Il est aussi consacré à certaines améliorations au point de vue hygiénique. Brantford est une ville très importante, et qui fait de grands progrès. Sa population est de 15,000 à 16,000 âmes. La ville a largement contribué de ses deniers à ces travaux. Elle a d'abord versé $10,000 pour l'édifice et le terrain, et dernièrement elle a acheté de ses propres deniers un lopin de terre à cote de cet édifice et elle est en train de le transformer en parc. C'est sur ce terrain qu'on est à ériger le monument destiné à perpétuer le souvenir des volontaires de ce district qui sont allés combattre en Afrique-sud. Ces améliorations répondent aux vœux exprimés par quelques députés et par la popultion de Brantford, ainsi qu'aux besoins de la milice locale.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les dimensions de l'annexe à cette salle d'exercice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle a 175 pieds sur 100. La ville nous autorise à prolonger l'édifice de 20 pieds du côté du parc. Ce crédit est consacré à l'érection d'une salle pour la musique militaire, d'une galerie de tir et à d'autres améliorations.

M. INGRAM : Le gouvernement se propose-t-il de niveler les terrains de la salle d'armes à Saint-Thomas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef, pas plus que moi, ne se rappelle qu'on ait formulé de demandes à cet égard.

M. INGRAM : La salle d'armes serait presque inutile si les terrains ne sont pas nivelés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je soumettrai la chose au ministre de la Milice et je m'informerai s'il a reçu un rapport. Nous nous consultons avec le ministère de la Milice sur toutes ces questions. C'est à ce ministère que les officiers locaux adressent leurs représentations.

M. INGRAM : J'ai voulu signaler au ministre l'urgence de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère de la Milice auquel nous avons transféré ces édifices s'en est déclaré satisfait. L'édifice de Saint-Thomas est terminée depuis quelque temps.

Sainte-Marie—édifice public, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de travaux nouveaux dont lont le coût est porté à $20,000 ou $25,000.

M. BENNETT : Sainte-Marie se trouve dans le comté de Perth ainsi que Stratford. Stratford est déjà doté d'un vaste édifice public. Le ministre ne devrait pas invoquer cette règle comme excuse.

M. CLARKE : A-t-on acheté le terrain voulu pour l'édifice de Sainte-Marie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. THOMSON (Grey) : La population de Sainte-Marie est de 3,400 âmes et la totalité des recettes postales atteint $6,000. Comment le ministre de la Justice justifie-t-il la construction de cet édifice, à si grands frais?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'estimation totale, y compris l'achat du terrain, est de $20,000 à $25,000. Cet édifice n'est pas destiné au service postal seulement, mais à tous les services publics.

M. INGRAM : A-t-on fait choix d'un terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. THOMSON (Grey) : Je ne m'oppose pas à l'érection de cet édifice à Sainte-Marie ; seulement je tiens à savoir pourquoi le ministre fait cette dépense dans la localité en question. La population de Sainte-Marie atteint à peine 3,400 âmes et les recettes $6,000 seulement. Pourquoi y érigera-t-il un édifice public au coût de $25,000, lorsqu'il refuse d'en construire un à Owen Sound, dont la population est de 10,000 âmes et les recettes d'environ $15,000? Le ministre établit un principe pour justifier la construction d'un bureau de poste dans une localité et il

refuse d'appliquer ce même principe ailleurs. La répartition des deniers publics consacrés aux édifices publics laisse beaucoup à désirer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, l'honorable député fait erreur, s'il croit que je ne tiens pas compte des besoins d'Owen Sound.

M. BLAIN : Quel sera le coût du terrain?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais préciser le coût de ce terrain. D'ailleurs, il est inclus dans la somme que j'ai citée.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre se contente d'étudier la question, cela ne fera pas grand bien à Owen Sound. Il se borne à étudier les besoins dOwen Sound, mais lorsqu'il s'agit d'autres localités, il leur accorde des crédits. Le gouvernement a doté d'édifices publics plusieurs villes dont les recettes sont bien inférieures à celles qu'Owen Sound verse au trésor. Les recettes d'une de ces villes dotée d'un édifice public ne s'élèvent qu'à $612, tandis que les recettes de l'autre s'élève à $838. Puisque le ministre a jugé bon de doter ces villes d'édifices publics, pourquoi ne ferait-il pas la même chose à l'égard d'Owen Sound?

M. THOMSON (Grey) : Je le répète, le fait est d'autant plus remarquable que la ville d'Owen Sound qui est réellement conservatrice, a élu des libéraux depuis 1896, parce que le gouvernement leur a promis d'y ériger des édifices publics, et d'y construire des travaux publics. Même à la dernière élection, Owen Sound a élu le député libéral à une majorité de trente voix. L'ancien représentant, le docteur Horsey, y avait obtenu une majorité libérale. Et lorsque le ministre des Douanes a brigué les suffrages populaires dans cette ville, il y a été élu à cent voix de majorité, parce qu'il a promis aux électeurs des édifices publics et des travaux publics. Maintenant que les électeurs constatent que quelques villes de moindre importance, comme Sainte-Marie et Woodstock et autres localités, sont dotées à grands frais d'édifices civils, tandis qu'Owen-Sound, la ville la plus importante de l'Ontario occidental ne reçoit pas un seul sou du trésor public, ils se demandent ce que valent les promesses des députés de la droite.

Oshawa—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Il s'agit ici de nouveaux travaux. Quel sera le coût de cet édifice une fois terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût en sera de $20,000 à $25,000. Les recettes postales s'élèvent à $7,000 et les recettes douanières à près de $28,000. Oshawa est une ville très prospère.

M. BLAIN : Y a-t-il un édifice public à Whitby dans le même comté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BLAIN : Whitby est le chef-lieu ; c'est une ville très importante et plus considérable qu'Oshawa.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait erreur, Whitby n'est pas aussi considérable qu'Oshawa.

M. BLAIN : C'est le chef-lieu, c'est une ville très importante et plus ancienne qu'Oshawa.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une ville très importante, fort pittoresque et quelque jour——

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le ministre nous a dit, il y a quelque temps, qu'il allait inaugurer un nouveau système, et lorsqu'il s'agirait de construire un édifice public, il nous donnerait l'estimation de son coût, au lieu d'appliquer l'ancien système qui consiste à faire voter un certain crédit et à demander d'année en année de nouvelles sommes pour terminer les travaux. J'espère que le ministre inaugurera ce nouveau système et ne s'en écartera pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Relativement à tous les item j'ai fait connaître au comité le maximum du coût estimatif et j'ai ajouté que si je constatais, lorsque les plans seront terminés, que le prix dépasse de beaucoup l'estimation, je ne me croirais pas autorisé à poursuivre ces travaux, avant d'avoir consulté le parlement au préalable.

M. THOMSON (Grey) : Que penseront les électeurs d'Ontario-sud de leur représentant qui demeure à Port-Perry, lorsqu'ils apprendront qu'il n'a pas obtenu d'édifice public pour Whitby ?

M. ROSS (Ontario-sud) : Je suis parfaitement en mesure de veiller aux intérêts d'Ontario-sud. Il me fait plaisir de dire ici publiquement qu'Oshawa devrait être doté d'un édifice public. Les citoyens d'Ontario-sud sont fiers de Whitby et d'Oshawa et s'enorgueillissent surtout d'Oshawa à titre de centre industriel. Le ministre nous a fait connaître les recettes d'Oshawa pour 1902 et j'ai sous les yeux l'état des recettes pour l'exercice finissant le 30 juin 1903, et cet état indique que les recettes postales et douanières augmentent rapidement. De $7,100 qu'elles étaient en 1902, les recettes postales se sont élevées à $7,900, soit environ $8,000, en 1903. Quant aux recettes douanières, elles se sont élevées de $28,000 en 1902 à $35,000 en 1903, accusant ainsi un sensible accroissement. La ville est dotée d'un tramway électrique et ses industries font beaucoup de progrès. Le bureau de poste est installé dans un vieux magasin, à peine digne de ce nom. Cette installation ne répond nullement aux besoins de la ville, et il m'a été impossible de convaincre le ministre qu'O-

shawa mérite cet édifice. Whiby est le chef-lieu et bien que nous soyons tous fiers de cette ville, dont le député de Grey-nord (M. Thomson) a vanté l'antiquité et l'importance, et qu'à mon avis, elle devrait être aussi dotée d'un édifice public, j'affirme que l'érection d'un pareil édifice à Oshawa est d'urgence. Les électeurs d'Ontario-sud approuveront certainement ce crédit.

M. BLAIN : S'est-il échangé une correspondance entre la municipalité et le gouvernement au sujet du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BLAIN : Combien coûtera ce terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en mesure d'éclairer l'honorable député à cet égard. La ville fait des progrès, mais le terrain coûtera tout au plus $4,000 ou $5,000.

M. BLAIN : Le député d'Ontario-sud, qui connaît bien cette localité sera sans doute en mesure de nous le dire. Il a sans doute été consulté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député cherche à faire hausser les prix ; nous voulons les faire baisser.

M. ROSS (Ontario) : L'honorable député de Peel (M. Blain) m'a posé une question au sujet du terrain ; il n'y a encore rien de décidé d'une manière définitive à cet égard. Il ne serait peut-être pas convenable de dire sur quel terrain cet édifice sera placé, car le prix des terrains pourrait hausser. Il y a eu une hausse considérable à Oshawa, depuis un an ou deux. Mais, bien qu'il y ait un bon nombre d'édifices en voie de construction, le gouvernement pourrait sans doute obtenir un terrain convenable pour l'érection de cet édifice.

M. INGRAM : Combien de terrains le ministre a-t-il en vue ?

Toronto—succursale postale supplémentaire, $25,000.

M. CLARKE : Où doit-on construire cette succursale du bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est ouvert à la demande du ministère des Postes, en conformité du système qu'il a adopté relativement à l'érection de ces succursales. Il s'agit ici de la succursale D, qui, si je ne me trompe, sera établie sur la rue Yonge.

Edifice civil, Deseronto—paiement dû sur l'entreprise, etc., $1,500.

M. BENNETT : Combien coûtera cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On estime que le coût total s'élèvera à $25,000, y compris le terrain, le mobilier, etc.

M. ROSS (Ontario).

M. ALCORN : Page 7, des évaluations supplémentaires, document parlementaire n° 5, il figure un article de $4,500, pour un édifice public à Deseronto. Ces deux articles sont-ils similaires ou distincts ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'article en question se rattache au titre de l'exercice 1901-2, étant affecté au paiement d'une entreprise en cours. Le crédit actuel est affecté à l'achèvement des travaux.

Bridgeburg—édifice public, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à la construction d'une douane à l'extrémité du pont International. L'estimation du coût de l'édifice est portée à $10,000.

M. THOMSON (Grey) : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est inférieure à 2,000 âmes. La construction de cet édifice ne se fait pas à la demande du commerce local, mais à la demande des autorités douanières de l'endroit. Il y a des fonctionnaires postés jour et nuit à l'extrémité de ce pont, sur lequel il s'effectue beaucoup de trafic entre les Etats-Unis et le Canada.

Edifice public d'Hamilton—modifications et améliorations pour les besoins du revenu de l'intérieur, $5,000.

M. BRUCE : S'agit-il d'améliorations à faire subir à l'édifice que le gouvernement a acquis récemment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Edifice public à Windsor—réparations, améliorations, etc., $1,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit virtuellement de l'installation de nouvelles boîtes à lettres.

M. BLAIN : Ce travail se fait-il à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Edifice public de Picton—pour achèvement des travaux, $1,000.

M. ALCORN : Quelles améliorations a-t-on fait subir à cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de travaux de nivellement, de gazonnement, de construction de trottoirs. Les frais du mur de soutènement sont imputés sur ce crédit. Ce crédit suffira à l'achèvement des travaux.

M. ALCORN : La construction de ce trottoir est peu coûteuse et quant au nivellement et au gazonnement, cela se résume à peu de chose. L'entreprise ne coûtera guère plus de $200 tandis que le crédit est de $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La construction du trottoir, y compris les travaux d'excavation et de nivellement, coûte $400.

M. ALCORN : Il n'y a pas eu de travaux d'excavation ; mais on a enlevé le sable qui s'était accumulé, voilà tout. Ces travaux font-ils partie de l'entreprise primitive ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ces travaux ce sont faits à l'entreprise, sous la surveillance des autorités locales, à tant le pied.

M. THOMSON (Grey) : Combien a-t-on payé le pied ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef croit que c'est 18 cents le pied.

M. THOMSON (Grey) : N'est-ce pas là un prix exorbitant ? Il n'y a guère de villes au Canada où l'on paye plus de 10 ou 12 cents le pied pour des trottoirs en béton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut se renseigner auprès des autorités municipales d'Ottawa, il constatera qu'elles payent plus de 18 cents le pied.

M. ALCORN : A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas précisément. On s'est contenté de demander les prix. Comme il ne s'agit ici que du paiement d'un reliquat de compte, je n'ai pas sous les yeux tous les détails mais j'irai aux renseignements, si l'honorable député le désire.

M. ALCORN : Il n'est pas possible qu'il s'agisse du reliquat de compte mentionné par le ministre relativement à ces travaux. A mon avis, ces travaux n'ont pas dû coûter plus de $200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je transmettrai à l'honorable député un mémorandum, qu'il pourra étudier.

M. THOMSON (Grey) : Voilà qui vient parfaitement à l'appui de l'argument formulé ici il y a quelque temps, quand on a affirmé qu'il est insuffisant de demander les prix aux entrepreneurs. Il n'y a rien comme la concurrence publique. En demandant les prix, on ouvre la porte à des exigences exorbitantes et le ministre en conviendra, ce prix de 18 cents le pied pour pareils travaux est bien trop élevé. Il est de 50 pour 100 supérieur aux prix payés dans presque toutes les autres villes du Canada, et à coup sûr, cela ne doit pas répondre aux vœux de la population de Picton qui font exécuter ces travaux. On lui a fait payer $400 pour des travaux qui auraient dû coûter les deux tiers de ce montant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en conviens, dans les villes de l'ouest ces trottoirs se construisent en moyenne au prix de 12 à 14 cents le pied, mais dans les villes en question, ces travaux sont plus coûteux. J'ai été surpris d'apprendre, ces jours derniers, qu'à Ottawa, on paye 18 cents le pied. Cependant, j'irai aux renseignements, si l'honorable député le désire.

M. ALCORN : La ville n'a pas dû payer ce prix pour une grande partie des trottoirs construits ces années dernières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, il doit y avoir erreur quelque part, car l'architecte en chef n'aurait pas approuvé un compte dépassant le prix payé par les municipalités.

Edifices ministériels d'Ottawa—nouvel ascenseur pour l'édifice de l'ouest, $6,000.

M. TAYLOR : Qui est chargé de ce travail ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera adjugé à l'entreprise.

Salle d'exercices et salle d'armes de Toronto—contribution au pavage de la rue Armoury en briques et pose d'un trottoir en béton sur la rue Université, $2,645.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demanderons des soumissions pour ce travail.

Edifices militaires de Toronto—magasin, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce magasin est érigé à la demande du ministère de la Milice.

M. CLARKE : Est-ce qu'on doit le construire sur les anciens terrains de la réserve de l'artillerie, à l'extrémité ouest de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais l'affirmer positivement, mais je crois que oui.

Edifices militaires de London—magasin, $3,000.

M. GILMOUR : Ce magasin doit-il être construit à l'endroit appelé Carling Heights ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois.

M. GILMOUR : Ce crédit de $3,000 sera-t-il suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit a été porté au budget à la demande du ministère de la Milice qui affirme que ces magasins coûteront $3,000.

Edifices publics d'Ottawa—nouveau hangar à charbon, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il paraît que, comme résultat des travaux de la commission d'embellissement de la ville, on a confisqué cette propriété. Il nous faudra construire un hangar à charbon quelque part sur le bassin du canal, pour y remiser notre approvisionnement de charbon. Ce hangar sera construit sur le terrain de l'Etat.

M. CLARKE : Ce hangar sera-t-il construit en pierre de taille.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef est d'avis qu'il faudrait construire ce hangar en pierre. Il serait ainsi plus durable, mais on ne le construira pas en pierre de taille.

M. THOMSON (Grey) : Ne serait-il pas préférable de faire entrer des blocs de ciment dans la construction de cet édifice? Ce serait plus économique que la pierre et tout aussi solide. La construction d'un édifice de ce genre à Ottawa, à titre d'échantillon, serait une réclame en faveur d'une industrie nationale qui tend à prendre beaucoup d'importance. On fabrique du ciment à Ottwa et le gouvernement pourrait utilement construire un édifice en blocs de ciment.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis partisan des travaux en ciment. C'est une industrie locale qui tend à prendre beaucoup d'importance, et je ne manquerai pas de demander à l'architecte en chef de dresser un rapport relativement au prix du ciment. Si le ciment est aussi durable et aussi économique que la pierre, je serais bien aise de l'adopter.

M. TAYLOR : Pourquoi construire un hangar à charbon ? Est-ce que le gouvernement n'achète pas tout son approvisionnement de charbon par voie de soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais il nous faut bien quelque local pour emmagasiner le charbon. Nous consommons près de 8,000 tonnes de charbon et il faut bien le déposer quelque part.

M. TAYLOR : Pourquoi ne demandez-vous pas à l'entrepreneur de livrer son charbon au fur et à mesure des besoins? Et pourquoi ne le garde-t-il pas jusqu'au moment de la livraison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela nous coûterait beaucoup plus cher. Ce charbon est apporté par voie d'eau; il est emmagasiné dans nos propres hangars, sans frais ni pour l'entrepreneur ni pour le gouvernement; et il est délivré par l'entrepreneur au fur et à mesure des besoins.

M. LEFURGEY : Le ministre devrait se garder de préconiser l'emploi d'un ciment quelconque jusqu'à ce qu'on ait fait des essais satisfaisants dans le pays. Les essais faits jusqu'ici ne semblent pas autoriser l'emploi du ciment même dans la construction de hangars à charbon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est regrettable que l'honorable député demeure dans un coin si reculé du pays qu'il ignore la valeur du ciment pour les usages de la construction. Dans notre partie du pays, voilà nombre d'années que nous utilisons le ciment et cela à notre pleine satisfaction.

M. SUTHERLAND.

M. CLARKE : Il y a deux édifices en ciment sur les terrains de l'exposition à Toronto et si le ministre n'a pas vu ces édifices, je l'inviterais à aller les visiter, s'il en a le temps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je les ai visité et il m'en est resté une impression fort favorable.

M. CLARKE : On y utilise le ciment pour les courbures et autres usages auxquels on n'aurait jamais songé à l'appliquer il y a quelques années. De l'autre côté de la rivière, à Hull, on trouve tous les éléments voulus pour cette industrie et l'on y produit du ciment de première qualité. La Chambre approuvera le ministre s'il utilise le ciment dans la construction d'un édifice public. Ce sera une excellente leçon de choses, et en même temps un essai qui pourra porter ses fruits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a le meilleur ciment à Owen-Sound.

M. CLARKE : Vous pourriez construire l'édifice d'Owen-Sound en ciment. A mon avis, il importerait de construire un édifice civil en ciment, parce que la fabrication de cet article prendra des développements considérables dans ce pays, et si l'Etat faisait entrer ce produit dans la construction d'un édifice civil il donnerait par là une leçon de choses qui aurait son importance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'intéresse beaucoup à cette question. Je demanderai à l'architecte en chef de dresser un rapport spécial à cet effet.

M. THOMSON (Grey) : Pour l'édification du député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Lefurgey), je lui apprendrai qu'Owen-Sound est la patrie de l'industrie du ciment au Canada, et quelques-unes des plus belles demeures d'habitation de cette ville sont construites en blocs de ciment. Ces constructions ont une plus belle apparence que les maisons en pierre et il est hors de doute qu'elles sont fort durables, car elles résistent parfaitement au climat. Quand le ministre visitera Owen-Sound j'espère qu'il jettera un coup d'œil sur quelques-unes de ces maisons d'habitation et je ne crains pas d'affirmer que les édifices en pierre ne sauraient nullement soutenir la comparaison avec le ciment.

M. BLAIN : Est-ce que le ministère achète de grandes quantités de charbon qu'il entasse dans ces hangars ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous faut acheter le charbon à Ottawa où il est apporté sur voie fluviale. Il est entassé dans des hangars et l'entrepreneur le délivre au fur et à mesure des besoins des différents édifices. Il est bien plus économique d'avoir un local où il soit possible d'entasser de grandes quantités de charbon.

Bureau de poste et douane d'Ottawa—améliorations $16,000.

M. CLARKE : Demandera-t-on des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se sont tous effectués sous la surveillance des fonctionnaires du ministère qui a utilisé les service de ses propres manœuvres.

M. BLAIN : Ces travaux sont-ils déjà terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Le coût estimatif de ces travaux est d'environ $15,000, et cette somme se compose de plusieurs minimes articles. L'ouvrage se fait sous la surveillance de nos propres fonctionnaires.

Collège militaire royal de Kingston—étables $5,000.

M. TAYLOR : Demandera-t-on des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. J'ai révoqué en doute l'exactitude de l'estimation du ministère de la Milice, mais on m'a affirmé que ce crédit serait suffisant pour le genre d'étable qu'il s'agit de construire.

Sarnia—édifice public (ancien crédit), $13,800.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit a déjà été voté, mais les travaux n'ont pas été terminés assez tôt pour la clôture de l'exercice.

M. BLAIN : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût de l'entreprise s'élève à $62,000 et le crédit en question est destiné à payer l'entrepreneur.

Edifice public de Toronto—agrandissement, $25,000.

M. CLARKE : Quel genre d'annexe s'agit-il de construire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'ajouter à l'entrepôt une annexe de 70 pieds sur 44, et elle aura quatre étages. L'architecte en chef en porte le coût à $30,000.

M. CLARKE : Sans doute, l'entreprise se fera par voie de publicité et de concurrence ?

Cobourg—améliorations, $5,000.

M. ALCORN : Quelles sont ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de faire subir certaines modifications et améliorations au bureau de poste de Cobourg. L'honorable député le sait, il y a longtemps que cet édifice n'a pas subi des réparations et il se trouve dans un pitoyable état de délabrement. Ce crédit sera pleinement suffisant pour les réparations en question.

M. CLARKE : Ces travaux seront, sans doute, donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui

Kingston—caserne de l'artillerie de campagne royale canadienne, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à la construction des nouvelles casernes à Kingston, et il est entendu que ces travaux ne se feront qu'après la vente des casernes actuelles qui, dit-on, sont devenues inhabitables, par suite de l'impossibilité d'y établir un drainage convenable. Les casernes de la Tête du Pont seront vendues au bénéfice de la Couronne.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre veut-il vendre le terrain des casernes de la Tête du Pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit que je demande est subordonné à cette condition.

M. HUGHES (Victoria) : Où placera-t-on les nouvelles casernes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe pas, les autorités municipales offrent un nouvel emplacement qui fait partie des terrains actuels de l'exposition, et répondrait parfaitement aux besoins. La vente de la propriété actuelle nous rapportera bien de $40,000 à $50,000 et il serait ainsi possible de réaliser ces améliorations au coût de $40,000 à $50,000. Je demanderai, toutefois, au ministre de la Milice de nous donner de plus amples renseignements, lorsque son budget viendra en délibération.

M. CLARKE : Quelle sera la totalité du coût de ces constructions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député entend-il par là la totalité des frais dont sera grevé le pays.

M. CLARKE : C'est là précisément ce qui nous intéresse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces frais, si je ne me trompe pas, atteindront bien $40,000 ou $50,000. Ces travaux coûteraient le triple de cette somme, s'il fallait tenir compte de l'achat du terrain et autres choses semblables.

M. HUGHES (Victoria) : Une somme de cinquante mille dollars serait tout à fait insuffisante pour la construction des casernes et des dépendances. C'est un déshonneur pour le pays qu'on n'ait pas déjà doté Kingston de casernes convenables. Les casernes actuelles sont fort défectueuses, au point de vue hygiénique ; ce sont des constructions

d'un type fort suranné, remontant à l'époque de Frontenac. Le ministre devra veiller à ce que les devis soient fort soigneusement dressés et avant de les adopter, il serait bon de les soumettre à l'examen minutieux de plus d'un expert faisant autorité en pareille matière. Le ministre se propose-t-il de faire rétablir l'ancien Fort-Henry, de façon à le rendre habitable ou au moins plus présentable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas d'ouverture de crédit dans ce but, pour le moment.

M. CLARKE : Ces travaux coûteront donc de $45,000 à $50,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; le coût de ces édifices oscillera entre $100,000 et $150,000. Je le répète, ce crédit est subordonné à l'exécution de la condition en question. Les autorités municipales de Kingston nous feront don d'un emplacement de grand prix, attenant aux anciens terrains de l'exposition ; les casernes actuelles seront mises en vente, et à mon avis, l'écart entre le prix de vente et la totalité du coût de construction oscillera entre $45,000 et $50,000. On le sait, c'est à la demande même du ministère de la Milice que nous avons porté ce crédit au budget.

Hawkesbury—édifice civil, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Hawkesbury fait de grands progrès. D'après le dernier recensement, sa population dépasse 4,000 âmes. Il nous a été impossible de louer un local convenable pour le bureau de poste, et les citoyens de cette localité nous ont adressé une requête couverte de signatures, demandant l'érection de l'édifice en question. Hawkesbury est un centre industriel important et ses recettes sont considérables.

M. BLAIN : Quel sera le prix du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On peut se procurer du terrain à bon marché.

Edifices publics d'Ottawa—pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement—macadam de bitume, $6,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici un article auquel tous les députés prennent un vif intérêt. Cette question a souvent été débattue par la Chambre, et les députés ont formulé de vives réclamations, contre les inconvénients de la poussière qui s'élève de la rue. On peut remédier à cet inconvénient, en faisant paver la rue en asphalte ou en macadam de bitume. Ce crédit est affecté au pavage le plus économique, le macadam de bitume.

Wingham—édifice public, $8,000.

M, THOMSON (Grey) : Donnez-nous quelques renseignements au sujet de cette entreprise. Wingham est une ville très importante où il se fait beaucoup d'affaires.

L'ORATEUR-SUPPLEANT (parlant du parquet, M. Holmes occupant le fauteuil présidentiel) : Je vais remplacer le ministre, si on désire quelques renseignements au sujet de l'édifice de Wingham.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La population de Wingham s'élève à 2,392 âmes; les recettes postales atteignent le chiffre de $4,507 et les recettes douanières, à $6,449.

M. HUGHES (Victoria) : Dans quel comté Wingham se trouve-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté représenté par M. l'Orateur-suppléant.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois faire observer au comité que Wingham est un des centres commerciaux les plus importants de l'ouest de Toronto.

M. HUGHES (Victoria) : C'est une ville tory, n'est-ce pas ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'y reviendrai plus tard, Wingham est un des meilleurs centres de distribution commercial. La ville est desservie par deux embranchements du Grand Tronc et un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y a pas moins de six trains de voyageurs qui arrivent et partent tous les jours, outre les trains de marchandises. C'est aussi un grand centre industriel. On y trouve une grande fonderie et fabrique de poêles, outre plusieurs fabriques de bois, fournissant des matériaux de construction. C'est aussi un des plus grands centres industriels du Canada pour la fabrication des meubles. Et on compte de trois cents à quatre cents ouvriers employés dans cette industrie. Il y a quatre fabriques de meubles, bien qu'elles soient fusionnées sous le nom de syndicat des fabricants de meubles d'Ontario. La ville compte aussi plusieurs constructions magnifiques y compris trois banques. C'est une des villes les plus pittoresques qu'il soit possible de voir. Nos rues sont de véritables avenues, bordées de magnifiques érables. Il n'y a pas moins de 14 milles de trottoirs en granitolithe qui nous ont coûté $25,000.

M. THOMSON (Grey) : Combien y a-t-il d'hôtels dans la ville ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne m'intéresse pas aussi vivement aux hôtels qu'au bien-être général de la ville.

M. HUGHES (Victoria) : A qui l'honorable député confie-t-il cette besogne, au cours de sa campagne électorale ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je compte fort peu sur l'appui des hôteliers tories. Ce n'est pas dans un but politique que je demande ce crédit : c'est parce que la ville n'est dotée que d'un seul édifice public. Malheureusement, pour eux-mêmes et pour le bien du pays, le plus grand nombre des

électeurs de Wingham votent contre moi ; néanmoins, je ne veux pas les oublier au jour de l'épreuve, et en demandant l'établissement de ce bureau de poste, je ne m'inspire nullement des intérêts politiques, mais uniquement des besoins de la ville.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que l'Orateur-suppléant a fait l'achat du terrain ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je parlerai plus tard. Voilà dix-sept ans que je combats pour mon parti, et je puis affirmer que, si ce crédit est accordé, ce sera la première fois qu'on aura consacré des deniers publics au comté de Huron-est, depuis qu'il existe. Je le répète, je ne m'inspire pas de raisons politiques, mais des besoins du comté. Le bureau de poste actuel est situé dans une localité peu convenable et il manque des installations voulues. Pour l'exercice 1901-2, les recettes postales ont atteint le chiffre de $4,500 ; pour l'exercice finissant le 30 juin 1903, elles se sont élevées à $4,806. En outre, les recettes douanières pour 1901-2, se sont élevées à $6,500, et pour 1902-3, à $9,303, et jusqu'aujourd'hui, pour l'exercice, elles atteignent $1,000 par mois. Quand une ville de cette importance demande l'établissement d'un bureau de poste, il n'est pas un seul député de l'opposition qui oserait élever la voix contre ce crédit. Quant aux terrains il y en a plusieurs qui seraient convenables et économiques, bien que je ne puisse préciser le coût. Il y a un terrain qui serait sans doute choisi de préférence, si le propriétaire veut se contenter d'un prix raisonnable. Sinon, le conseil s'adressera ailleurs. Je puis bien affirmer que le crédit en discussion n'est qu'un premier versement. Construire un édifice qui cadrerait parfaitement avec les constructions qui l'entourent, entraînerait une dépense de $16,000 à $20,000. La banque de Hamilton, une magnifique construction, occupe un coin de la rue, et la banque Dominion, de l'autre côté de la rue, a installé un édifice dont l'architecture ne le cède à aucune autre banque de Toronto. C'est un édifice en brique que la banque a loué pour vingt-cinq ans. Ces édifices ont une toiture d'ardoise. Aux autres coins de rue, il y a d'autres édifices splendides, et nous tenons à ce que le gouvernement fasse une construction qui cadrera parfaitement avec ces édifices. Notre ville, nous tenons à honneur de la maintenir dans le plus grand état de propreté possible, et si jamais quelque membre du comité y venait faire une visite, il en rapporterait l'impression que c'est une des villes les plus jolies et les mieux entretenues qui se puissent trouver à l'ouest de Toronto.

M. RICHARDSON : Nous avons écouté avec intérêt l'éloquent plaidoyer que M. l'Orateur-suppléant vient de faire en faveur de la ville de Wingham. Je ferai remarquer cependant qu'il y a dans le comté de Grey, trois villes qui ont autant, sinon plus de titres, que Wingham aux faveurs du gouvernement. On a déjà parlé de la ville d'Owen-Sound; or, je doute qu'on puisse trouver au Canada une autre ville égale à cette dernière sous le rapport de la population, de l'industrie et du commerce où il n'ait été érigé quelque édifice public. En allant vers le sud du comté, on trouve la ville de Durham. J'ai demandé l'année dernière qu'on y construisît un édifice public. C'est une ville florissante dont la population est deux fois plus considérable que celle de certaines villes où l'on érige de superbes édifices. Un peu à l'ouest de Durham se trouve la ville de Hanover qui ne compte pas moins de quatre fabriques de meubles, sans compter nombre d'autres établissements manufacturiers, et à laquelle cependant on n'a jamais accordé le moindre édifice public. Les villes de l'intérieur, comme Durham et Hanover, ne reçoivent aucune part des deniers publics parce qu'elles n'ont pas de port à outiller, de quais et d'élévateurs à faire construire et qu'il n'est pas nécessaire d'y faire de dragage. Je demande encore une fois qu'on use d'un peu de justice à leur égard. En certains cas, on néglige des villes d'importance secondaire pour construire ailleurs à grands frais des bureaux de poste et des édifices pour la douane dont le coût est beaucoup trop élevé. L'honorable député de Grey-nord (M. Thomson) a déjà élevé la voix en faveur d'Owen-Sound. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada une autre ville de la même importance qu'on a aussi peu favorisée sous le rapport des édifices publics.

M. THOMSON (Grey) : Quel sera le prix de revient de l'édifice de Wingham ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De vingt à vingt-cinq milles dollars.

M. BENNETT : Le ministre devra observer qu'il viole la règle établie par lui-même. Il y a déjà un édifice public dans le même comté, à Goderich.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Goderich est situé à vingt-cinq milles de Wingham.

M. BENNETT : Le ministre devrait avouer qu'il ne demande ces crédits que pour servir des fins politiques.

M. THOMSON (Grey) : Je remarque que les membres du gouvernement ont eu soin de pourvoir à l'érection d'édifices publics dans leurs propres divisions électorales. Le ministre des Douanes s'en est assuré un à Brantford, le ministre des Travaux publics a le sien à Woodstock, et il y en a un autre à Wingham pour l'Orateur-suppléant. Je ne sais comment on a pu faire pour oublier le directeur général des Postes. Je ferai observer encore une fois combien il est peu logique d'ériger un édifice public dans une ville de 2,200 habitants, où la recette n'excède pas $4,000 à $5,000, quand on refuse d'en ériger un dans le chef-lieu du comté de Grey, où la population est de 10,000 habitants, et la recette de $10,000.

M. MACLAREN (Perth) : Le ministre voudrait-il nous dire si on lui a demandé de construire un édifice public à Listowell? Cette ville est située à peu de distance de Wingham et c'est une des plus importantes de cette partie-là du pays. Du moment qu'on accorde des faveurs de ce genre à Wingham et à d'autres villes, on ne devrait pas oublier Listowell où le besoin d'un bureau de poste et d'un édifice pour la douane se fait fortement sentir. Listowell est un centre manufacturier dont les exportations sont très considérables, et j'aimerais qu'on y érigeât quelque édifice public.

M. TAYLOR : C'est gaspiller les deniers publics de propos délibéré que de consacrer $20,000 à $25,000 à la construction d'un bureau de poste dans une petite ville de 2,000 à 2,500 habitants dont le développement futur est plus que problématique, dans une ville de l'intérieur où un édifice de $10,000 serait bien suffisant. Sous le régime conservateur, j'ai demandé pour l'importante ville manufacturière que j'habite la constrution d'un édifice public, et on y a érigé un bureau de poste au coût de $10,000 à $12,000 tout au plus, la ville fournissant l'emplacement. Mais dépenser $20,000 ou $25,000 dans un petit village comme Wingham, c'est faire un gaspillage volontaire des deniers publics. Le gouvernement devrait établir comme règle que des faveurs de ce genre ne seront accordées qu'aux seules villes dont la population et les recettes auront atteint un chiffre déterminé. L'intérêt du pays exige que dans les villes situées assez près des frontières, comme Montréal et Toronto, on érige des édifices publics convenables, mais il me semble qu'il suffirait amplement de construire à Wingham un édifice de $8,000 à $10,000.

M. HUGHES (Victoria) : A Listowell la recette est de $4,496.77, tandis qu'elle s'élève à $4,507, à Wingham—soit, en faveur de cette dernière ville, un écart d'environ neuf dollars.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le ministère des Postes me fournit le relevé suivant qui contient la statistique relative à la ville de Wingham pour cette année:

Recette brute..	$ 4,805 85
Nombre de mandats..	2,066 00
Valeur des mandats..	22,411 37
Nombre de mandats payés.. ..	1,237 00
Valeur des mandats payés.. ..	20,157 00
Valeur des bons de poste.. ..	2,116 00
Douane, 1902..	6,900 00
Douane, 1902-03..	9,300 00

Et $1,000 pendant chacun des trois derniers mois.

M. HUGHES (Victoria) : J'ajouterai que Listowell est une ville superbe où l'on devrait ériger un burenau de poste, et je serais heureux de voir le ministre accéder à la demande de mon honorable ami de Perth-nord (M. Maclaren).

M. CLARKE : J'ai eu le plaisir d'aller l'autre jour à Listowell, et j'en suis revenu enchanté. C'est une ville pleine d'activité, le centre véritable de l'industrie fromagère; l'Angleterre y envoie très souvent des experts étudier le marché aux fromages. Elle progresse rapidement, on y voit déjà beaucoup de beaux établissements de commerce et de superbes habitations; c'est une ville absolument moderne. Tout ce qu'on a dit en faveur de Wingham peut également s'appliquer à Listowell. Si l'on accorde un édifice public à Wingham, je ne vois pas pourquoi on n'en construirait pas un à Listowell qui est un grand centre manufacturier situé dans un beau district agricole, qui produit de grandes quantités de fromage, de beurre et d'autres denrées. J'appuie de toutes mes forces la demande de mon honorable ami de Perth-nord (M. Maclaren).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me plais à reconnaître l'importance de Listowell; cette ville est située à la porte de mon comté et je la connais fort bien. Nous nous réjouissons tous de son rapide développement. Je n'avais pas encore songé sérieusement à ce que l'honorable député de Grey-nord a signalé à mon attention, mais j'espère qu'il observera que la répartition des édifices publics n'accuse pas grand esprit de parti. Qu'il parcoure la liste des crédits, il verra que les comtés libéraux ne sont guère plus favorisés que les circonscriptions conservatrices.

M. TAYLOR : Vous cherchiez à corrompre ces dernières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je crois que nous avons tenu un juste compte de toutes les demandes. Pour tout esprit impartial il suffit de consulter la liste des crédits pour se rendre compte du nombre étonnant de villes conservatrices que nous avons dotées de bureaux de poste ou dans lesquelles nous avons fait exécuter d'autres travaux publics. Je me ferai un plaisir, le cas échéant, de me rappeler les besoins de Listowell.

M. BENNETT : Tous ces crédits sont destinés à des comtés représentés ici par des députés libéraux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quel est le représentant libéral de Stratford ?

M. BENNETT : Il n'y a pas d'édifice public à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : Un dépôt d'armes. Je voulais parler de la liste des bureaux de poste.

M. THOMSON (Grey) : Je voudrais aussi appeler l'attention sur la ville de Meaford que l'on vient d'ajouter au comté de Grey-nord. Cette jolie petite ville me paraît digne d'égards particuliers; sa population est de 1,916 habitants, la recette postale y est de

$3,199, et la valeur des mandats-poste qu'on y paie annuellement est de $26,000. Située au centre d'un beau district agricole, cette ville est une des plus importantes du littoral de la baie Georgienne; ses habitants sont intelligents et industrieux. Elle possède un port magnifique, et le gouvernement, je me plais à le reconnaître, a contribué à son développement en ces dernières années. J'appelle donc particulièrement l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur la nécessité de construire un édifice public à Meaford.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble que nous faisons preuve de libéralité à l'égard de Meaford, et mon honorable ami (M. Thomson) devrait nous permettre d'accorder quelque avantage aux villes de l'intérieur. Je sais que la jolie ville de Meaford marche rapidement dans la voie du progrès, et nous répondrons à ses besoins dès que nous aurons répondu à ceux de certaines villes de l'intérieur.

Stratford—dépôt d'armes, $10,000.

M. BLAIN : Quel sera le coût de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près le même que celui des autres.

Woodstock—dépôt d'armes, $10,000.

M. BLAIN : Quel sera le prix de revient de cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'environ $25,000,—c'est-à-dire qu'il coûtera le même prix que ceux de Stratford, de Sherbrooke, etc.

M. BLAIN : En a-t-on acheté l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je crois que le conseil de comté contribuera au paiement de l'emplacement. Telle est du moins l'intention qu'il nous a manifestée. Il y a là un régiment de premier ordre composé de huit compagnies.

M. HUGHES (Victoria) : A Woodstock ou dans le comté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Woodstock et dans les environs.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai remarquer en passant, comme on l'a déjà fait incidemment, que dans les centres comme Stratford et Woodstock, le recrutement militaire accuse une augmentation. Avant longtemps, la ville de Stratford aura un bataillon et tout probablement une batterie recrutés au sein de sa propre population. Située au centre d'un district agricole où nombre de gens possèdent des chevaux, la ville de Woodstock devrait avoir un corps de cavalerie. Il me semble que lorsque le moment sera venu de préparer les plans, le ministre fera bien de voir à ce qu'il soit réservé un endroit où l'on pourra déposer les articles de l'artillerie ainsi que ceux de la cavalerie, advenant le cas où il en serait formé quelque corps.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que le conseil de comté va fournir l'emplacement de l'édifice de Woodstock ? Dans l'affirmative, qui fournit le terrain à Stratford ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit qu'on nous a écrit de Woodstock au sujet des plans et pour nous faire connaître tout l'intérêt qu'on y porte aux choses de la milice. Le conseil de comté, se mettant au-dessus des querelles politiques, désire contribuer, comme il le fait de temps à autre, au paiement des frais de la milice.

Winnipeg—magasin militaire de district, $10,000.

M. PUTTEE : Où doit-on ériger cet édifice? A Fort-Osborne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à pourvoir à la construction à Winnipeg d'un magasin pour le district militaire n° 10; ce magasin devra être aménagé de façon à pouvoir contenir (a) le matériel de mobilisation des troupes de la province du Manitoba et (b) un logement pour le chef-ouvrier des magasins ainsi que les bureaux de district. Cet édifice est construit à la demande du ministère de la Milice.

Winnipeg—nouveau dépôt d'immigrants et station postale, $60,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit pourvoit à la construction d'un nouveau dépôt d'immigrants à Winnipeg. L'édifice sera aménagé de façon à contenir les bureaux de l'agent des terres fédérales ainsi que des installations relatives à la distribution de la matière postale. Il sera construit à proximité de la station du Pacifique-Canadien. Le ministère de l'Intérieur considère qu'il est urgent de faire cette dépense, attendu que l'on a beaucoup à souffrir du présent état de choses.

M. McCREARY : Cet édifice devra-t-il remplacer le dépôt qu'il y a déjà ? Va-t-on cesser de se servir de ce dernier ? S'il en devait être ainsi, le présent crédit serait tout à fait insuffisant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire à mon honorable ami que nous avons adopté un plan que nous avaient proposé les autorités impériales. Le prix de cet édifice reviendra, en tout, à $125,000.

M. McCREARY : Le dépôt actuel a 60 pieds de large, 50 de long, et est construit à trois étages. Ce crédit de $60,000 ne vous permettra pas de construire un édifice ayant la moitié de ces dimensions-là.

M. HUGHES (Victoria) : Quel ministère a préparé les plans de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère de l'Intérieur.

M. HUGHES (Victoria) : Tous ceux qui sont allés à Winnipeg et y ont vu le dépôt actuel savent que cet édifice ne convient pas du tout aux fins qu'on lui a assignées. Les compartiments où l'on fait coucher les immigrants sont rangés le long des murs et ressemblent à des écuries ; ils sont mal ventilés, mal éclairés, et les immigrants hommes, femmes et enfants, y passent la nuit et y procèdent à leur toilette. J'espère que le nouvel édifice ne présentera pas les mêmes inconvénients. Le dépôt actuel est construit dans un endroit bas où, par les temps humides, on patauge dans la boue. On devrait se préoccuper de l'état sanitaire des édifices.

M. McCREARY : L'édifice dont parle l'honorable député ne sert qu'à abriter les immigrants à leur passage ; ils y passent la nuit et repartent le lendemain matin. On devrait construire le nouvel édifice un peu moins près du chemin de fer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a parfaitement raison de dire qu'il conviendrait de pourvoir le nouvel édifice de salles de bains, de water-closets et autres installattions hygiéniques pour le bien-être des immigrants.

M. ROCHE (Marquette) : Se propose-t-on de garder les anciens édifices et de séparer les immigrants, dont un certain nombre appartiennent à une classe inférieure ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les plans qui m'ont été soumis, j'ai compris qu'on ne doit garder que l'hôpital.

Winnipeg—agrandissement d'édifice public, $40,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il est au Canada un édifice qu'il faut souvent agrandir, c'est bien l'hôtel des postes de Winnipeg. L'ingénieur en chef a soumis des plans comportant la construction de deux nouveaux étages, d'un nouvel escalier et d'un ascenseur, le tout devant coûter environ $65,000.

M. PUTTEE : Vous serait-il possible de commencer les travaux tout de suite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: On est à terminer les plans, et aussitôt que le crédit sera voté, nous mettrons hache et bois.

Bâtiments militaires de Winnipeg—logement des sous-officiers, y compris une salle de garde, etc., $6,000.

Bâtiments militaires de Winnipeg—magasin, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Le ministre de la Milice sait-il dans quel quartier de Winnipeg on doit construire ce magasin?

M. HUGHES (Victoria).

Le MINISTRE DE LA MILICE: Je ne saurais le dire au juste, je sais que c'est dans les environs de la ville. Puisque nous en sommes à ces trois crédits destinés à Winnipeg, je profiterai de la circonstance pour faire observer que cette ville devient un dépôt important où il est nécessaire d'établir des magasins militaires. A l'heure qu'il est nous n'y possédons pas d'édifice pouvant servir à cette fin, et comme cette région se peuple rapidement, il est nécessaire que nous nous mettions en mesure de la protéger ou de prêter main-forte à l'autorité civile, le cas échéant. Ces édifices sont construits pour qu'on y puisse mettre le matériel militaire que nous enverrons dans l'ouest. Quant au magasin, je ne puis dire au juste où on le construira, mais ce sera dans ou près la ville de Winnipeg. L'autre crédit de $6,000 est destiné à la construction de logements pour les sous-officiers dont un certain nombre habitent des maisons que nous avons louées. Comme nous avons beaucoup de terrain, nous avons cru préférable de les loger dans nos propres maisons.

M. TAYLOR : Comme il s'agit ici de choses militaires, je demanderai au ministre de la Milice si le crédit de $25,000 destiné à la caserne de l'artillerie de campagne de Kingston comprend quelque somme d'argent destinée à la réparation des tours marines qui entourent le port de cette ville. Il y a deux ou trois ans, ces tours ont été détériorées par les tempêtes, et on les a laissées en mauvais état. A Fort-Henry, les murs s'écroulent aussi, et tout s'en va en ruines. L'intérêt du pays exige, ce me semble, que ces tours marines soient maintenues en excellent état. Ayant déjà appelé l'attention du ministère sur ce point l'année dernière, j'avais tout lieu de penser que le budget de cette année comprendrait quelque crédit destiné à l'entretien convenable de ces fortifications.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a pour les réparations générales un crédit dont une partie pourra servir à celles dont vient de parler l'honorable député. Je conviens qu'il faut les faire ; malheusement, l'argent nous a fait défaut. Au sujet des $25,000 destinés à Kingston, je dois dire au comité que cette ville offre de céder gratuitement au gouvernement, si nous désirons y construire la caserne, un terrain mesurant environ soixante-quinze acres, et où se tiennent actuellement les expositions. La caserne actuelle est dans de mauvaises conditions hygiéniques, la fièvre y exerce ses ravages. Il paraît assez difficile de faire en sorte que les égouts de la ville ne soient pas une source d'infection pour la caserne. Nous avons l'intention de vendre cette propriété pour construire ensuite une nouvelle caserne sur le terrain que nous offre la ville. Je dois dire cependant que nous songeons à l'heure qu'il est à mettre en bon état notre propriété de Fort-Henry. Le sous-ministre, qui y est allé, estime que nous pourrions l'utiliser avec avantage ; lord Dundonald, à qui j'en

parlais l'autre jour, abonde dans ce sens, de sorte qu'il se pourrait fort bien que nous n'eussions pas besoin de ce crédit. Je crois qu'il est bon de mettre le comité au courant de ce qui se passe.

M. TAYLOR : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable ministre, car le gouvernement possède à l'est de Fort-Henry tout le terrain dont il a besoin, et cet endroit convient beaucoup mieux à la construction d'une caserne que le terrain qu'on nous offre à Kingston.

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est aussi mon avis.

M. TAYLOR : Si vous voulez avoir un endroit hygiénique, vous le trouvez à Fort-Henry, au bord de l'eau, du côté de l'est.

M. ALCORN : Les édifices que concernent ces différents crédits seront-ils construits après qu'on aura demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à l'exception des réparations à faire au dépôt d'immigrants.

Territoires du Nord-Ouest—prison d'Edmonton —(à voter de nouveau, $5,000), $35,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont adjugés à l'entreprise.

Prince-Albert—palais de justice et bureau de poste. $10,000.

M. TAYLOR : Le présent crédit pourvoit-il au paiement total des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a absolument besoin de cet édifice, et nous le construisons à la demande du ministère de la Justice.

M. HUGHES (Victoria) : Quand les Territoires du Nord-Ouest jouiront de leur autonomie, la nouvelle province verra elle-même à la construction de ses palais de justice. Il est certainement nécessaire d'ériger un bureau de poste à cet endroit; pour ce qui est du palais de justice, on ferait bien, ce me semble, d'y songer à deux fois, attendu que cet édifice devra servir à des fins provinciales plutôt qu'à des fins fédérales. Il est bien évident que l'honorable ministre n'entend pas que les Territoires soient érigés en province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne dis pas cela. Tant que les Territoires relèveront de la juridiction fédérale, et au fur et à mesure qu'ils se peupleront, nous serons tenus de pourvoir à leurs besoins. Je ne sais pas au juste quel sera le prix de revient de cet édifice.

M. HUGHES (Victoria) : Il semblerait que le palais de justice et le bureau de poste dussent être compris dans un même édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est cela.

M. HUGHES (Victoria) : Quand les Territoires auront été érigés en province, il faudra leur céder cet édifice, ou bien nous devrons le garder pour le faire servir à quelque autre fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand même cela devrait être, il faudra pourvoir à de nouveaux aménagements à cet endroit.

M. HUGHES (Victoria) : Sans doute.

Moose-Jaw—édifice public, $5,000.

M. TAYLOR : Quel est cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un bureau de poste. La population de Moose-Jaw s'accroissant rapidement, il va falloir voter un crédit quelconque. On m'apprend que la recette de la poste à cet endroit s'est accrue de plus de mille dollars au cours de l'année dernière et qu'elle accusera encore une augmentation considérable cette année.

M. TAYLOR : Quel sera le prix de revient de l'édifice que vous entendez construire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $15,000 à $20,000; mais étant donné l'accroissement rapide de la population, je demanderai qu'on m'accorde assez de latitude pour que je puisse agir en pleine connaissance de cause.

M. HUGHES (Victoria) : Moose-Jaw n'a-t-il pas déjà quelque édifice public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. De 1901 à 1902, les recettes de la douane ont accusé une augmentation de $2,000. Lorsque les fonctionnaires m'auront fourni des rapports complets, je recommanderai la construction d'un édifice digne de cette localité grandissante.

M. HUGHES (Victoria) : C'est là que se trouve vraiment la tête de l'embranchement sur Pasqua du Pacifique Canadien, bien que le raccordement des deux lignes se fasse à quelques milles de là. Il me semble que ce crédit est bien insuffisant pour une ville telle que Moose-Jaw.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais m'occuper de la chose.

Caserne pour la troupe permanente (cavalerie Strathcona), $10,000.

M. HUGHES (Victoria) : Où sera située cette caserne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire en ce moment. Le ministère de la Milice nous a représenté qu'il serait à propos de construire une caserne dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. HUGHES (Victoria) : La construira-t-on à Edmonton ou à Strathcona ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certaines personnes nous ont dit que Calgary serait peut-être un endroit convenable, mais nous n'avons pas encore pris

de décision. Nous agirons conformément aux représentations des autorités militaires.

M. HUGHES (Victoria) : Doit-on augmenter la troupe permanente ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, d'une centaine d'hommes.

M. HUGHES (Victoria) : Garderez-vous la gendarmerie dans la même région ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Au fur et à mesure que la gendarmerie s'en va vers le nord, la milice prend sa place dans la partie sud des Territoires. La gendarmerie évacuera la caserne de Calgary. On se propose d'établir un nouveau dépôt de milice à Calgary, et la gendarmerie devra quitter ce dernier endroit pour se rendre à Edmonton; il est à présumer qu'elle y transportera tout son matériel et que, selon toute probabilité, l'aménagement actuel sera suffisant.

M. HUGHES (Victoria) : Pas pour cent hommes.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il le sera pour quatre-vingts. A tout événement, il suffira pour le moment. Il serait peut-être à propos de faire observer ici que le dépôt que l'on établira dans l'ouest devra perpétuer le nom et redire les exploits de la cavalerie Strathcona. La troupe permanente perpétue la mémoire de tous les contingents qui ont fait du service dans le Sud-africain, à l'exception toutefois de la cavalerie Strathcona. On a donc jugé convenable que ce dépôt fût destiné à perpétuer la mémoire de la cavalerie Strathcona.

M. HUGHES (Victoria) : Cela me paraît fort louable. Il y a actuellement à Winnipeg un escadron de chasseurs canadiens à cheval.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, on les désigne sous le nom de chasseurs à cheval.

M. HUGHES (Victoria) : Les officiers de chasseurs à cheval qui suivent des cours peuvent-ils obtenir leurs certificats de capacité à Winnipeg aussi bien qu'à Calgary ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

Nelson—achèvement de l'édifice public, $18,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit permettra de parachever les travaux dont le coût s'élève, en tout, à $84,230.60.

Rossland—achèvement de l'édifice public, $8,000.

M. BENNETT : Lorsque je suis allé à Rossland, l'automne dernier, on était sur le point d'occuper l'édifice qui semblait être terminé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à payer à l'entrepreneur le coût des installations électriques, etc.

M. BENNETT : Combien l'édifice a-t-il coûté, en tout et partout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $76,666.

M. BLAIN : Le ministre des Travaux publics a déclaré l'année dernière que l'entreprise avait été adjugée à $49,000, et cependant, on vient nous dire aujourd'hui que l'édifice a coûté plus de $76,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que, aux termes de l'adjudication, devait coûter l'édifice, mais il faut ajouter à ce prix-là le coût de l'emplacement, des aménagements, de l'ameublement, des boîtes aux lettres, des appareils de chauffage, des installations électriques, etc.

Vancouver—édifice public, $60,000.

M. BENNETT : Combien devra coûter cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Probablement $100,000 en chiffres ronds. Avec le coût des installations on atteindra bien ce chiffre-là, étant donné le développement rapide que prend cette ville. Nous payons actuellement de gros loyers, et il me paraît de saine politique de réunir tous nos bureaux de Vancouver dans un même édifice.

M. BLAIN : On nous a dit l'an dernier que certain édifice devait coûter $49,000, mais on s'aperçoit aujourd'hui qu'il revient à plus de $80,000. Le ministre nous présente-t-il le même genre d'estimation par rapport à cet édifice-ci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En justice pour l'ex-ministre des Travaux publics, je dois dire que dans le cas auquel on fait allusion, il avait fait connaître le prix d'adjudication. Si on lui avait demandé quel était le coût de l'emplacement et des installations diverses, il se serait empressé de fournir le renseignement. Je répète ce que j'ai déjà dit plus d'une fois : j'entends faire connaître à la Chambre le prix de revient maximum dans chaque cas, et si, après avoir demandé des soumissions, je m'aperçois que la dépense devra être beaucoup plus élevée que je ne l'avais prévu, on n'entreprendra pas les travaux avant de consulter de nouveau le parlement.

M. BLAIN : Qu'entend l'honorable ministre quand il dit que l'édifice de Vancouver coûtera $100,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a pas encore été préparé de plan de cet édifice, mais j'estime qu'il devra coûter à peu près ce prix-là, pour satisfaire aux besoins d'une ville qui se développe aussi rapidement que Vancouver. Si la dépense devait excéder de beaucoup ce chiffre, je me croirais tenu de prendre de nouveau l'avis du parlement.

M. BLAIN : Dans l'opinion de l'honorable ministre, ce crédit de $100,000 comprend-il tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. L'honorable député, ce me semble, m'a demandé quel sera le prix de revient de l'édifice. Le coût total, y compris celui de l'emplacement et de toutes les installations, s'élèvera à beaucoup plus que cela. Je ne demanderai pas d'autre crédit de ce chef tant que je ne serai pas en mesure de donner des renseignements complets.

M. BLAIN : Voilà comment on nous induit en erreur. Le ministre devrait nous dire en termes formels quel sera le prix de revient de cet édifice. Chacun sait qu'il faudra le chauffer et l'aménager ; mais si l'aménagement doit coûter aussi cher que l'édifice même, on induit le public en erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis efforcé de donner pour chaque cas, pour ainsi dire, une juste estimation du chiffre total de la dépense. C'est la première fois aujourd'hui que je n'ai pas les renseignements voulus pour établir une estimation exacte ; mais je promets de revenir consulter le parlement avant d'entreprendre la construction de cet édifice s'il doit coûter beaucoup plus cher que je ne prévois actuellement. Dans presque tous les cas qui nous ont occupés aujourdhui, jai fait connaître le chiffre total de la dépense.

Dépôt d'armes de Rossland, $10,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les édifices de la Colombie Anglaise coûteront environ $10,000 si on les construit en bois, et $15,000 si on les construit en brique. Celui de Rossland ne devra pas coûter plus de $15,000.

M. BENNETT : Combien y a-t-il de compagnies à Rossland ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il n'y en a que deux.

M. ALCORN : Va-t-on demander des soumissions pour ces édifices publics de la Colombie Anglaise, et l'entreprise sera-t-elle adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cest ce que nous avons fait pour tous les travaux actuellement en cours d'exécution. Les deux nouveaux édifices seront construits par voie d'adjudication.

Territoire du Yukon—édifice public de White-Horse—aménagements du bureau de poste, du bureau de la douane, etc., $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit pourvoit au parachèvement du bureau de poste et aux aménagements.

M. BENNETT : A combien, en tout, reviendra cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas de détails par devers moi, mais le sous-ministre me dit de mémoire qu'il coûtera, en tout, $18,000.

M. BENNETT : Est-il construit en brique ou en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En bois.

Loyers—édifices publics fédéraux, $13,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit complète celui qui figure déjà au budget principal.

M. ALCORN : Le ministre aurait-il quelque objection à soumettre au comité un état indiquant les divers édifices que le gouvernement loue à Ottawa, ainsi que le montant des loyers qu'il paie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a déjà été déposé, au cours de la présente session, un rapport contenant ce renseignement. Si l'honorable député ne le trouve pas dans le bureau, qu'il me le fasse savoir, je me ferai un plaisir de lui en fournir un exemplaire.

On rapporte un certain nombre de résolutions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Quelle sera la besogne de demain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous continuerons l'étude des crédits de la journée, sinon la journée toute entière.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 10.55 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 6 octobre 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

COMMISSION TREADGOLD.

M. BORDEN (Halifax) : Je désirerais savoir si le gouvernement a reçu un rapport des commissaires nommés pour tenir une enquête sur certaines choses se rapportant aux concessions Treadgold et autres dans le Yukon. Si ce rapport n'a pas été reçu, je désirerais savoir si on a reçu les témoignages, et dans l'un ou l'autre cas, je prie le gouvernement de déclarer s'il a l'intention de faire imprimer ces témoignages en entier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable premier ministre n'est pas à son siège en ce moment, mais je lui ferai part de la chose et mon honorable ami pourra renouveler sa question lorsqu'il entrera.

SUBSIDES—SERVICE POSTAL A PICTON.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. ALCORN : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur la situation déplorable du bureau de poste de Picton. La malle destinée à Picton est apportée par le Grand Tronc qui la livre au Central Ontario. Les trains sur cette ligne arrivent à des heures très irrégulières et le courrier n'arrive au bureau de poste que longtemps après l'heure réglementaire. La malle est transportée sur le même train dont la compagnie se sert pour former les trains et manipuler les marchandises aux gares le long de la voie, de sorte qu'il est toujours en retard en arrivent à Picton. La compagnie est certainement à blâmer ; de plus le personnel du bureau de poste est insuffisant, et il prend un temps indéfini à faire le triage et la distribution. Ce personnel n'a jamais donné satisfaction. Le directeur du bureau n'a pas d'instruction et ses aides non plus. A l'exception d'un jeune homme du nom de Belch, il n'y a jamais eu un employé compétent dans ce bureau depuis l'avénement au pouvoir du gouvernement actuel. J'espère que le directeur général des Postes remédiera à cet état de choses qui cause de grands inconvénients à toute la population de Picton. Le courrier qui devrait être livré à 9 heures de l'avant-midi ou 9 et demie au plus tard, n'est souvent livré qu'à 11 heures et les mêmes retards se répètent dans l'après-midi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je regrette d'apprendre cet état de choses et je prendrai tous les moyens possibles pour y remédier. Quant à la première partie de la plainte de l'honorable député, je crains que le gouvernement soit impuissant à empêcher la compagnie du chemin de fer de transporter la malle dans le même train qui sert au transport des marchandises et des voyageurs. Quant à l'incompétence du personnel, cette question regarde le gouvernement et si cet état de choses se prolongeait plus longtemps, c'est le gouvernement qui en serait responsable. Je puis donc assurer mon honorable ami que ce sujet de plainte va cesser le plus tôt possible. Quant à l'autre plainte, j'en conférerai avec la compagnie du chemin de fer en question, pour savoir s'il n'y aura pas un moyen plus satisfaisant pour transporter le courrier.

LE CABOTAGE AUX ETATS-UNIS.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demanderai quelques minutes pour élucider une question sur laquelle certaines divergences d'opinions se sont produites l'autre jour. Je veux parler du conflit survenu entre l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et l'honorable premier ministre et moi au sujet du transit en entrepôt et des lois de cabotage aux Etats-Unis. On se rappelle que le premier ministre était sous l'impression qu'il n'était pas permis de transporter des marchandises d'un port à un autre port des Etat-Unis excepté sur des navires des Etats-Unis. L'honorable député de Leeds prétendait que le premier ministre était dans l'erreur et que ce transport pouvait être fait par des navires canadiens aussi bien que par des navires américains. A cette occasion, j'ai cité la loi des Etats-Unis qui dit :

Il est décrété par le Sénat et la Chambre des députés des Etats-Unis d'Amérique, réunis en congrès, qu'on ne pourra transporter de marchandises par eau, sous peine de confiscation, d'un port des Etats-Unis, soit directement ou en passant par un port étranger, ou pour aucune partie du trajet, dans aucun autre navire qu'un navire des Etats-Unis.

Le chef de l'opposition, prétendit que tout dépendait de l'interprétation donnée aux mots " voyage " et demanda s'il y avait des décisions de la cour Suprême sur ce point. J'ai dit que je ne pouvais pas y répondre dans le moment, mais que le commissaire des douanes s'en informerait. Or, le commissaire n'a trouvé aucune décision, mais j'ai ici les règlements douaniers des Etats-Unis, ainsi que les instructions données aux fonctionnaires par le département du Trésor. Ces instructions se trouvent à l'article 707 :

Les marchandises en transit d'un port ou endroit sur le territoire des Etats-Unis à un autre port par une route dont partie consiste en transport par terre à travers le Canada et partie par les grands lacs et les rivières qui s'y jettent ou par le Saint-Laurent, peuvent être transportées par eau sur des navires américains seulement entre les ports sur la frontière nord des Etats-Unis et les ports sur la frontière canadienne pour être transbordées dans les wagons, depuis les endroits sur la frontière canadienne au point terminal du transport par chemin de fer à des ports sur la frontière nord des Etats-Unis.

C'est absolument de cette manière que l'honorable premier ministre et le ministère des Douanes avaient compris la question. La loi américaine, telle qu'interprétée par les règlements de douane, défend absolument de transporter des marchandises autrement que sur des navires américains, d'un port américain à un autre.

Mais tout en étant certain de la chose, je n'ai voulu rien affirmer avant d'avoir pris d'autres renseignements sur la question. Le commissaire des douanes a télégraphié à M. Drewitt, le douanier canadien à Depot-Harbour, le 1er octobre 1903, comme suit :

Les marchandises partant de Boston à destination de Duluth, transportées par chemin de fer jusqu'à Depot-Harbour, peuvent-elles être transportées de Depot-Harbour à Duluth sur des navires anglais ? Télégraphiez réponse.

Voici la réponse :

Depot-Harbour, Ont., 1er octobre 1903.

A John McDougald,
Commissaires des douanes,
Ottawa.

Les douaniers américains ne permettraient pas que des marchandises parties de Boston, à destination de Duluth, soient transportées sur des navires anglais, entre Depot-Harbour et Duluth.

(signé) F. J. DREWITH.

Bien que cela ait rapport aux marchandises empaquetées, nous avons voulu être absolument certains. Nous nous sommes dit que la loi américaine faisait peut-être une distinction pour les marchandises destinées à l'exportation, que du grain partant de Duluth ou Chicago pouvait être expédié à Liverpool via Boston. J'ai dit dans le temps que je ne croyais pas que cela fût possible, mais pour plus de certitude, le 1er octobre le commissaire des douanes a télégraphié à M. Drewitt, notre percepteur à Depot-Harbiur, Ont., comme suit :

Concernant le blé américain expédié de Duluth à Liverpool, et transporté par chemin de fer de Depot-Harbour à Boston, les douaniers américains permettraient-ils que ce blé fût transporté sur des navires anglais de Duluth à Depot-Harbour ? Télégraphiez réponse.

Voici la réponse :

Depot-Harbour, 1er octobre 1903.

A John McDougald,
Commissaire des douanes,
Ottawa.

Les douaniers américains ne permettraient pas que du blé américain partant de Duluth et consigné à Liverpool, via Depot-Harbour et Boston, fût transporté autrement que sur des navires américains.

(signé) F. J. DREWITT,
Percepteur.

Cela me paraît assez clair pour faire cesser tout doute, et j'ai tenu à lire ces télégrammes, croyant qu'il serait utile à la Chambre de les connaître.

M. BORDEN (Halifax) : Les explications de l'honorable ministre rendent très claire une partie de la question, mais il y en a une autre que ces renseignements ne règlent pas du tout. Malgré tout ce que l'honorable ministre vient de dire, il est évident que nous pouvons amener du grain ou toute autre marchandise supceptible d'être mise dans les élévateurs, de Duluth ou Chicago, consigné marchandise susceptible d'être mise dans les élévateurs de ce port. De là nous pouvons l'expédier soit par Boston, soit par n'importe quel port canadien. Je tiens à citer les paroles mêmes du premier ministre en cette occasion, car elle se rapportent à quelque chose de bien différent de ce que l'honorable ministre des Douanes vient de soumettre à la Chambre. Voici ce que disait l'honorable premier ministre à la page 12903 des " Débats' :

Nous aurions à administrer une flotte de bateaux à vapeur. Il y a plus. La flotte que le Canada-Atlantique maintient sur les lacs, et qui doit lui amener le trafic, se compose en partie de bâtiments américains. Nous pouvons transporter le fert canadien sur des bâtiments canadiens ; mais il sera impossible d'aller chercher le fret à Duluth, à Chicago, à Milwaukee, ou à tout autre port de l'ouest, et de l'apporter à Depot-Harbour autrement que sur des navires américains.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai mis une restriction.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y a pas de restriction. Je cite les paroles mêmes de l'honorable premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas tout ce que j'ai dit.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais continuer la citation :

Le privilège de transit des Etats-Unis a été conçu de façon à rendre la chose nécessaire. Le gouvernement canadien serait contraint de devenir propriétaire d'une flotte de bateaux enregistrés aux Etats-Unis.

Il est donc évident que l'honorable premier ministre était alors sous une fausse impression, car nous ne demandons pas d'acheter le Canada Atlantique ni aucun autre chemin de fer pour la prolongation de l'Intercolonial, jusqu'à la baie Georgienne, dans le but de transporter les marchandises à Boston, mais dans le but d'amener ce trafic à Halifax, Saint-Jean, Montréal et Québec. L'honorable premier ministre n'a jamais voulu dire autre chose. Rien n'est plus positif et plus absolu, que la déclaration que je viens de citer. Il parlait d'un chemin de fer qui transporterait, par exemple, une quantité considérable de céréales de Duluth et Chicago à Depot-Harbour. Autant que je sache, ce grain est entièrement ou presque entièrement transporté des ports canadiens. J'ai demandé à l'honorable premier ministre l'autre jour, s'il savait qu'une partie considérable de ce grain était exporté des Etats-Unis—je parle des chargements amenés à Depot-Harbour et transportés par le Canada Atlantique jusqu'à Montréal. Mon honorable ami n'était pas en état de dire si une partie considérable allait dans les ports américains. Nous discutions la question d'amener le grain américain à Depot-Harbour et de l'expédier en Europe, par un port canadien. Il était évidemment sous l'impression, que cela ne pouvait pas se faire, car, sans cela, il ne se serait pas servi d'un langage aussi positif et aussi absolu.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai qu'un mot à dire. Je ne retrouve pas, dans le moment, le texte même de mon discours, mais je suis convaicu que si mon honorable ami veut regarder de nouveau, il verra que j'ai dit que le trafic du Canada Atlantique était un trafic américain allant d'un port américain à un autre port américain, et que ce trafic ne pourrait se faire sur les lacs que sur des navires américains, pour être livré au Canada Atlantique, pour le transit en entrepôt. C'est ce que j'ai dit dans le temps, ou du moins ce que j'avais l'intention de dire,

et je suis presque certain que c'est exactement ce que j'ai dit, à un endroit quelconque de mon discours.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre a dit cela, deux jours plus tard, en réponse à une question qui lui était posée, mais je ne crois pas qu'il l'ait dit, en cette première circonstatnce.

La Chambre me permettra-t-elle d'appeler l'attention du gouvernement sur une autre question. Je veux parler de la négligence apportée à la production de certains documents ordonnée par la Chambre le 11 mai 1903. Ce même jour j'ai demandé, au moyen d'une motion, copie de tous décrets du conseil, mémoires, lettres, télégrammes et autre correspondance, et de tous autres documents et communications se rapportant en quelque manière à l'octroi de l'autonomie provinciale aux Territoires du Nord-Ouest.

Le 19 juin, je faisais observer que ces documents n'étaient pas encore produits. Le 26 juin l'honorable premier ministre en produisit quelques-uns et annonça qu'il y en avait d'autres à venir. Le 29 juin, j'ai présenté une motion, demandant l'impression de ces documents. Le 20 juillet, après avoir examiné les documents qui avaient été produits, j'ai cité une longue liste de documents que j'avais eu beaucoup de mal à préparer et qui n'avaient pas été compris dans le rapport. Parmi ceux qui manquaient, il s'en trouvait de très importants. L'honorable premier ministre promit qu'ils seraient produits. Plus tard, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) demanda de retarder la discussion de certaines questions financières concernant les Territoires du Nord-Ouest, et j'y ai consenti. Cela se passait, le même jour, le 20 juillet, et j'ai demandé que les documents fussent mis par ordre chronologique et imprimés. Le 24 juillet l'honorable ministre de l'Intérieur apporta un second rapport. Je lui fis remarquer de nouveau que plusieurs documents importants manquaient dans le premier rapport.

Il répondit que plusieurs de ces documents étaient introuvables et j'offris de lui en passer des copies, car je me les étais procurés dans les délibérations imprimées de la législature des Territoires du Nord-Ouest. Le premier de ces rapports est imprimé comme "Documents sessionnels n° 116" et le deuxième, comme "Documents sessionnels n° 116a". Ils s nt tous deux incomplets, il y manque plusieurs lettres, dont deux, entre autres, sont très importantes—une lettre de l'honorable premier ministre à M. Haultain, datée du 8 juin 1903, et la réponse de M. Haultain, datée du 15 juin 1903. J'ai parcouru les rapports rapidement et je crois qu'il y manque aussi plusieurs autres lettres que j'avais mentionnées particulièrement. J'ignore si elles sont importantes ou non, car je n'ai pas eu le temps d'étudier la question de nouveau. Dans le mois de juillet j'ai passé une demi journée à examiner les rapports et j'ai donné à la Chambre une longue liste de documents qui manquaient ; on trouvera cette liste à la page 7103-4 des "Débats." On y verra une liste de 30 à 40 lettres qui ne sont pas dans le premier rapport.

Je ne sais pas si à cette phase de la session, il serait possible de les produire et de les faire imprimer, mais il me semble qu'on devrait apporter un peu plus de soin à ces questions. Je sais qu'on a éprouvé certaines difficultés, parce qu'une partie de la correspondance se trouvait dans les bureaux du ministre de l'Intérieur et une autre partie entre les mains du premier ministre. Le rapport qui a été produit est dans un état déplorable. Si vous voulez une lettre du mois de juin 1901, elle se trouve à la fin du volume n° 116a, dans le deuxième rapport, tandis qu'une lettre écrite longtemps après se trouve au commencement du premier volume. On dirait que ces lettres ont été jetées pêle-mêle et imprimées au fur et à mesure qu'elles se présentaient. Les députés ne retirent aucun profit des documents imprimés de cette manière. Si on manque d'employés dans les bureaux pour préparer ces rapports avec plus de soin, on devrait voter un crédit spécial affecté à ce travail. Pour ma part je rougirais de présenter un rapport dans un pareil état, au sujet d'une affaire qui me concernerait, et je ne comprends pas que nous ayons à nous soumettre à un pareil état de choses quand il s'agit des affaires du pays.

Je n'ai pas de reproches à me faire, car, au mois de juillet, j'ai consacré presque une journée entière à voir quels documents avaient été produits et indiquer au gouvernement ceux qui manquaient, et en demander la production dans un ordre convenable. J'espère, qu'une autre fois, quand on aura les documents importants à produire, on les classera par ordre chronologique. Quand les documents sont nombreux, il serait aussi à propos de les accompagner d'un index, pour nous aider à trouver ceux que nous cherchons. Ces rapports mal préparés font perdre beaucoup de temps aux députés qui désirent les étudier.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a, je crois, deux documents que l'honorable député tient surtout à avoir,—une lettre que j'ai écrite à M. Haultain, le 8 juin, et la réponse de M. Haultain, du 15 juin. Je puis les produire aujourd'hui même. Quant aux autres remarques de l'honorable chef de l'opposition, j'admets que ces rapports sont souvent préparés avec beaucoup de négligence. Je vais donner des ordres immédiats pour qu'un employé compétent soit chargé de préparer ces rapports d'une manière convenable pour les soumettre à la Chambre. J'ai souvent eu à me plaindre de la même chose et je regrette que la situation ne se soit pas améliorée

Si la Chambre veut me permettre de revenir sur la question qui nous occupait il

y a quelques instants, je signalerai à mon honorable ami les pages 12902 et 12903 des "Débats", où mes paroles sont rapportées comme suit :

J'arrive maintenant à la proposition principale de mon honorable ami ; il propose d'acheter le chemin de fr du Canada-Atlantique tel qu'il est aujourd'hui. Le gouvernement peut bien acheter ce chemin de fer ; mais il ne peut certainement pas l'exploiter. Comment le pourrait-il avec avantage pour le pays ? Chacun sait qu'en ce moment, les trois quarts au moins des affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique et les trois quarts de celles du Canada-Atlantique prennent leur origine aux Etats-Unis. Ces compagnies transportent les produits des Etats de l'ouest vers ceux de l'est. Si le gouvernement faisait l'acquisition de ce chemin, il ne pourrait pas retenir ce trafic.

Ensuite, je continue, en donnant les raisons que j'avais de parler ainsi.

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

Port d'Abbott, N.-E., $700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la construction d'un mur pour protéger le rivage. Il aura environ 30 pieds de longueur. On calcule que cette somme sera suffisante pour terminer les travaux.

M. CLARKE : Dans quel comté est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Yarmouth.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre aura-t-il l'obligence de nous dire dans quel comté se trouve chacun de ces travaux?

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi que les fins auxquelles le crédit est affecté?

Rivière Abraham—quai $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à réparer un petit quai en pierre, construit il y a 25 ans dans le comté de Yarmouth. L'ingénieur estime que cette somme couvrira toute la dépense. Les réparations seront faites sous la surveillance de l'ingénieur du district.

M. CLARKE : Qui fixe le taux des gages quand les travaux sont faits à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur.

M. CLARKE : Le priseur officiel des salaires intervient-il en quelque manière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose qu'il interviendrait s'il y a avait des plaintes, mais il n'y en a jamais eu.

M. CLARKE : On le réserve, sans doute, pour les cas pressés.

Port de Bayfield—réparations et améliorations, $6,850.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela se trouve dans le comté d'Antigonish, et c'est le coût total des travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Se fait-il du commerce à Bayfield, ou bien ce quai est-il pour la protection des pêcheurs ?

M. McISAAC. C'est un port très important pour lequel le gouvernement conservateur en 1889, a voté une somme de $3,500 pour commencer la construction d'un quai et de 1889 à 1896, il a dépensé $40,000 pour ce quai.

M. CLARKE : N'est-ce pas suffisant ?

McISAAC : Depuis l'avènement des libéraux on n'y a dépensé que $1,000. L'ingénieur a fait rapport que ce crédit est absolument nécessaire pour empêcher le quai de tomber en ruines.

Il y avait un brise-lames construit par les conservateurs, et on n'y a fait aucune réparation, jusqu'aujourd'hui. L'ingénieur dit dans son rapport que toute la toiture a été enlevée, pendant une tempête, l'an dernier, et ce crédit est nécessaire pour reconstruire cette toiture.

CLARKE : Cette somme sera-t-elle suffisante ?

M. McISAAC : Oui, d'après ce que dit l'ingénieur.

M. BORDEN (Halifax) : Se fait-il un certain commerce à cet endroit ?

M. McISAAC : Avant la construction de l'Intercolonial jusqu'au détroit de Canso, c'était le port le plus important du comté, et bien qu'il ait perdu de son importance on y expédie encore beaucoup d'animaux à Terreneuve. L'élevage est une industrie importante d'Antigonish, qui est un comté essentiellement agricole. En été deux ou trois navires font deux voyages par mois entre Bayfield et Saint-Jean, Terreneuve. C'est le principal port des navires venant de Terreneuve.

M. BORDEN (Halifax) : Comment cet argent sera-t-il dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit surtout de réparations et elles seront faites sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Cet ingénieur est-il M. Dodwell ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. Milledge.

M. BORDEN (Halifax) : Combien le gouvernement a-t-il d'ingénieurs dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux, M. Dodwell et M. Milledge.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que la partie ouest de la province est sous la juridiction de M. Locke.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ils sont trois en tout.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre croit-il que trois ingénieurs sont nécessaires dans cette province ? Je n'en sais rien; je pose la question seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef prétend qu'il devrait y en avoir plus. Maintenant que la question m'a été signalée, j'y verrai très prochainement. Mais quand il se fait beaucoup de travaux à différents endroits, c'est une économie d'avoir un homme responsable sur les lieux.

Port de Baxter—reconstruction du brise-dère, $800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Baxter est dans le comté de King. Les travaux coûteront $3,000 pour remettre le brise-lames en bon ordre. Les pêcheurs et les cultivateurs y font un commerce assez considérable. L'argent sera dépensé sous la surveillance de l'ingénieur en charge. Il s'agit surtout de réparations qui ne peuvent pas être données à l'entreprise, car on ne sait pas, avant de commencer, le travail qu'il y aura à faire.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit couvre-t-il toute la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non; le coût total est de $3,000.

Anse de Benoît—améliorations au débarcadère, $800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci couvre toutes les dépenses qui ont été faites à cet endroit—l'enlèvement de 183 verges de cailloux et la construction de 183 verges de maçonnerie.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi sert ce débarcadère ?

M. McISAAC : Ces travaux profitent à une nombreuse population de pêcheurs. Il n'y a jamais eu de quai sur le côté est du port de Bouché. Bien qu'il y ait tous les ans 40 à 50 gros navires qui font la pêche, il n'y a rien pour les protéger, de ce côté du port. L'Anse de Benoit offrirait un magnifique refuge naturel, s'il n'y avait pas une certaine quantité de grosses roches qui obstruent la navigation. L'ingénieur résident a fait une inspection des lieux l'an dernier, et a fait rapport que l'enlèvement de ces roches donnerait un abri sûr aux pêcheurs de ce district.

Grand-Havre (Port Bevis)—Quai, $3,700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour la construction d'un quai de 80 pieds de longueur et une hauteur de 12 pieds à marée basse, sur le côté ouest du port. C'est dans le comté Victoria, Nouvelle-Ecosse.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il d'un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et l'ingénieur calcule qu'il coûtera $3,700.

M. CLANCY : Sans vouloir critiquer, je remarque une disposition générale à accorder des travaux à un grand nombre de localités. Il est possible que ces travaux soient bien vus des populations de ces districts, mais la question est de savoir s'ils sont indispensables.

Non seulement ces travaux occasionnent une dépense actuelle, mais ils sont une charge pour le pays à l'avenir. Sous tous les gouvernements, on a constaté que si l'on construit l'ouvrage le plus inutile, les gens de la localité ne veulent plus entendre parler de l'abandonner, bien qu'ils sachent qu'il est inutile. Je suis bien certain que le gouvernement n'est pas disposé à faire la sourde oreille, surtout à la veille des élections. Il y a quelque temps, le ministre du travail, le directeur général des Postes et le ministre intérimaire des Travaux publics—j'ignore si cette trinité existe encore—a envoyé une circulaire invitant les gens à demander des travaux de cette nature. J'aimerais à savoir du ministre actuel ds Travaux publics, si ce quai est le résultat de cette invitation, ou si c'est un travail d'absolue nécessité. En l'absence de renseignement, je ne puis pas dire si ce travail est utile ou non, mais je prétends que la Chambre devrait examiner avec soin toutes les dépenses de cette nature, et les refuser s'il n'est pas démontré clairement que le travail est important et fait dans l'intérêt du pays. L'honorable ministre peut-il nous expliquer la nécessité de cette entreprise et dire ce que contient le rapport de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été représenté au ministère que les cultivateurs et les autres habitants de ce district ne peuvent disposer de leurs produits qu'en les expédiant à Baddeck, une distance de neuf à dix milles, tandis que ce travail peu coûteux leur donnerait les avantages de la navigation.

M. CLANCY : Que dit le rapport de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce rapport que je cite en ce moment.

M. CLANCY : Quand a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 14 avril dernier.

M. OSLER : Quelle est la population qui se sert de ce port, et quelle est la nature du pays environnant ?

M. JOHNSTON (C.-B.) Je connais un peu cette partie du pays et je me permettrai de dire à mon honorable ami que ce quai n'est pas du tout un travail inutile. Il rendra de grands services à une population considérable. Le pays environnant est un magnifique district agricole et de plus il s'y fait beaucoup de pêche. Cette partie du pays n'a pas de chemin de fer, et il n'est pas probable qu'il y en ait dans un avenir rappro-

ché. Ces gens n'ont pas d'autres moyens de communication que la navigation. Je répète que ce n'est pas du tout un ouvrage inutile. Il est nécessaire aux cultivateurs et aux pêcheurs de ce district.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire quelle distance il y a entre ce port et les ports voisins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà donné ce renseignement à l'honorable député—je suis tenté de croire qu'il ne demande cela que pour badiner——

M. CLANCY : Je veux que l'honorable ministre sache bien qu'il ne s'agit pas du tout de badinage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai cru que l'honorable député voulait s'amuser. En effet, il n'y a pas 5 minutes que j'ai répété deux fois qu'actuellement ces gens sont obligés d'aller porter leur produits à Baddeck, qui est à neuf ou dix milles de là. Je ne suis pas en état de dire à quelle distance se trouve le port le plus proche.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Baddeck est le port le plus proche.

M. BLAIN : Quelques-uns de ces quais donnent-ils un revenu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand le travail est terminé par le ministère des Travaux publics, le quai est transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries qui perçoit les revenus. Il est possible que dans ce district en particulier le revenu ne soit pas considérable.

M. BLAIN : J'ai lieu de croire que le gouvernement, avant d'ordonner ces travaux, étudie la question de savoir s'ils donneront quelques revenus. Je vois dans le budget supplémentaire 103 crédits pour différents endroits de la Nouvelle-Ecosse.

Une VOIX : Il devrait y en avoir 203.

M. BLAIN : Cela nous fait comprendre l'idée que l'honorable député se fait des dépenses publiques.

M. HUGHES (Victoria) : Combien y a-t-il de ports dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable chef de l'opposition a dit l'autre jour qu'il y en avait plusieurs milliers.

M. CLARKE : Dans quel comté se trouve ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Victoria. Il s'agit de relier le quai du gouvernement avec la voie publique et ce travail coûtera $5,528.29.

M. BLAIN : Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Lorsqu'il s'est agi de cette question l'an dernier, le ministre a dit que l'entreprise avait été concédée et que les travaux seraient terminés en juin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis informé qu'il ont été terminés en juin.

M. BLAIN : On avait dit aussi l'an dernier que les crédits demandés alors seraient suffsants pour terminer les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que d'après l'exposé de l'an dernier le crédit demandé serait suffisant pour payer les travaux entrepris à cette époque. Le crédit actuel est pour la construction d'un chemin de 2,100 pieds entre le quai et la voie publique. C'est un travail différent de celui dont parle l'honorable député.

M. BLAIN : Combien d'argent a-t-on dépensé pour cet ouvrage depuis quelques années ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux de répéter que la somme totale est de $5,520.29.

M. BLAIN : La somme de $4,000 votée l'an dernier, était le premier crédit affecté à ce quai et le crédit actuel servira à terminer les travaux dont le prix dépassera $5,000. L'honorable ministre espère-t-il que ce quai donnera des revenus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le quai donnera un petit revenu.

M. CLANCY : Ce chemin est-il un travail nouveau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : A-t-il fallu acheter le terrain pour construire ce chemin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'ingénieur en chef me dit qu'il a coûté $70.

M. COCHRANE : J'aimerais à savoir s'il s'agit ici d'une innovation—construire un quai et ensuite un chemin pour relier le quai à la voie publique. Il me semble que lorsque l'Etat paie pour la construction d'un quai, les gens de la municipalité pourraient construire le chemin pour s'y rendre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a du vrai dans ce que dit l'honorable député, mais il ne s'agit pas d'innovation.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a-t-il songé qu'en construisant des chemins qui sont virtuellement sous le contrôle des municipalités en vertu de la délégation de pouvoirs accordés aux gouvernements provinciaux et aux autorités municipales, ce gouvernement est responsable de l'entretien et

de la réparation de ces chemins ainsi que des accident qui peuvent s'y produire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que si le travail est fait sur notre propre terrain, la responsabilité du gouvernement n'est pas la même que si c'était un chemin public.

M. ROSAMOND : L'honorable ministre peut-il nous expliquer en vertu de quel principe se fait cette distribution des deniers publics sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse ? Je trouve extraordinaire qu'on construise un quai sans qu'il y ait un chemin pour s'y rendre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait pour le moins autant d'efforts que mon honorable ami pour découvrir le principe qui a servi de base à cette distribution dans le passé. Avec sa grande expérience parlementaire et pratique dans la vie je suis convaincu qu'il comprendra la difficulté que j'ai eue à trouver le principe qui guidait le gouvernement précédent. Actuellement, ces travaux sont accordés d'après le principe des nécessités publiques et du développement du commerce dans ces différents districts.

M. FRASER : Parlant des crédits accordés à la Nouvelle-Ecosse en général, je puis dire que les travaux auxquels cet argent est affecté sont nécessaires au pays. Par exemple, un village de pêcheurs peut avoir besoin d'un quai, la voie publique longe la côte et entre le chemin et la rive il peut y avoir une lisière de terrain cultivé. Le quai est construit à l'endroit où il peut rendre le plus de services. Il peut arriver qu'il n'y ait pas de chemin pour s'y rendre, mais c'est alors qu'il faut construire un chemin entre la voie publique et le quai qui est un peu plus loin.

M. ROSAMOND: Faut-il construire un quai pour chaque groupe de deux ou trois cultivateurs le long de la côte ? Je trouve extraordinaire cette manière de gaspiller l'argent public à construire des quais qu'il faut ensuite entretenir et qui sont si peu utiles qu'il n'y a pas de chemin pour s'y rendre. Non seulement, le gouvernement construit un quai, mais aussi un chemin pour le bénéfice d'un ou deux cultivateurs. Si les deniers publics doivent être gaspillés de cette manière, et si des demandes venant d'une province sont accordées, pourquoi n'en fait-on pas autant pour les autres provinces? Pourquoi ne construirait-on pas des quais le long des petites rivières? Il y en a dans mon comté, et à beaucoup d'endroits on pourrait construire des quais qui seraient très utiles aux cultivateurs.

M. FRASER : Pour la raison bien simple que ces quais sont construits au bord de la mer où les pêcheurs n'ont pas d'autres moyens de communications. De plus, le coût total de tous ces petits quais n'égale pas une unique dépense faite dans certaines autres provinces. Voici un district où il y a, disons, 500 pêcheurs qui habitent sur le bord de la mer, et qui n'ont pas d'autres moyens de communications avec le restant du monde, que celui que leur offrent ces quais. On choisit l'endroit le plus favorable pour le quai et ensuite pour y arriver et pour en repartir, il faut un chemin. Quand le quai est construit, il faut faire un chemin pour s'y rendre de la voie publique. Quant à dire que ces quais ne servent qu'à un ou deux cultivateurs, je suis certain que l'honorable député est trop intelligent pour s'exprimer de la sorte.

M. ROSAMOND : L'honorable député de Guysboro prétend-il que les pêcheurs le long de la côte ont le droit d'avoir des quais partout ? Ce serait une absurdité.

M. FRASER : Comment une goélette peut-elle accoster s'il n'y a pas de quai ? Si mon honorable ami connaissait un peu les provinces maritimes, il saurait que sans ces quais, les pêcheurs n'auraient aucun moyen de communiquer avec l'intérieur. Ce n'est pas du tout comme sur les rivières d'Ontario. Au bord de la mer, les orages sont fréquents et violents.

M. ROSAMOND : Chaque pêcheur a-t-il besoin d'un quai pour son propre usage ? Je trouve étrange de construire des quais le long de la côte pour un but comme celui-là, comme si les pêcheurs n'étaient pas assez intelligents pour accoster sans cela ou pour se rendre à la ville voisine ou il y a des quais. Je n'ai pas parlé de la nécessité de ces quais, mais j'ai soulevé la question de la construction des chemins pour se rendre aux quais. Et aucune explication sur ce point ne nous a été donnée. Je ne m'oppose pas à ce que de l'argent soit voté pour construire un quai à l'endroit nécessaire ; mais j'ai des doutes sur la nécessité d'un aussi grand nombre de quais. Je ne crois pas me tromper en disant que nous en avons construit des centaines depuis l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. Vous vous rappelez, M. le président, le chagrin que vous éprouviez de voir les conservateurs, lorsqu'ils étaient au pouvoir, acheter ainsi les électeurs avec leur propre argent. Je me rappelle le chagrin que cela causait au ministre du Commerce et la vertueuse indignation qu'il éprouvait à voir l'infâme parti tory saigner à blanc la population d'Ontario, comme il le disait. Aujourd'hui, non content d'occuper une position qu'il appelait une sinécure et qui n'aurait jamais dû exister, il accepte sans rien dire cette iniquité qui se commet d'année en année et qui va même en empirant. Je sais que cela vous cause de la peine, M. le président, mais le ministre du Commerce prend les choses plus tranquillement et n'a jamais un mot de protestation. Non seulement il consent à ce qu'on achète les circonscriptions électorales en construisant des quais avec l'argent du peuple ; mais il permet même qu'on taxe

le pauvre peuple pour construire des chemins conduisant à ces quais.

L'opposition est bien prête à voter de l'argent pour la construction des quais partout où ils sont nécessaires, mais nous n'allons pas plus loin et nous laissons aux municipalités ou aux législatures provinciales la construction des chemins pour se rendre à ces quais. J'espère que le ministre du Commerce prendra la défense du trésor public et ne permettra pas qu'on le pille de cette manière, qu'il ne permettra pas que les cultivateurs d'Ontario soient saignés à blanc comme il prétendait que cela se faisait autrefois.

M. LANCASTER : J'ai compris des paroles du député de Guysborough (M. Fraser) que ces chemins sont nécessaires pour communiquer avec les voies publiques quelque peu éloignées du quai. Dans quelle position se trouvera le gouvernement une fois qu'il aura construit un chemin pour relier la voie publique au quai? En supposant que le gouvernement fédéral soit tenu de construire un quai à tel endroit où la chose est nécessaire, comme le prétend l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane), mais une fois que ce travail a été exécuté dans l'intérêt général, l'honorable député de Guysborough voudrait-il nous dire qui est responsable de l'entretien du chemin qui conduit au quai? Il m'est indifférent que le chemin soit long ou court. Le député de Guysborough prétend que quelques-unes de ces voies publiques sont très éloignées du quai, peut-être un mille, sinon deux milles. Ce chemin de raccordement est-il sous la juridiction de la législature provinciale, ou de la municipalité ou bien demeure-t-il sous la juridiction de ce parlement, et ce dernier est-il responsable de tous les accidents qui peuvent s'y produire ? Il s'agit d'un principe important, et c'est maintenant le temps de le discuter. Qui de la municipalité, de la province ou du gouvernement fédéral est responsable des accidents qui peuvent se produire dans ce chemin de même que de son entretien? Pourquoi la municipalité ne se charge-t-elle pas de la construction de ce chemin, ne fait-elle pas les expropriations nécessaires à cette fin, et ne le prend-elle pas sous sa juridiction ? Si une municipalité qui exproprie un terrain et construit un chemin public dans l'intérêt général, devient responsable de son entretien, en se basant sur le même principe, le député de Guysborough ne croit-il pas que le gouvernement fédéral devient responsable de l'entretien d'un chemin public qu'il a construit? Ne croit-il pas que la municipalité pourrait dire ? ce n'est pas nous qui avons construit ce chemin, c'est vous que l'avez fait et vous en êtes responsable. Il s'est présenté des cas dans la province d'Ontario dans lesquels on a demandé à une municipalité de se charger de l'entretien d'un chemin public, et cette dernière a répondu au gouvernement : si vous voulez que nous nous en chargions, vous devrez nous donner un montant d'argent qui, placé à intérêt, devra nous rapporter un revenu suffisant pour pourvoir à son entretien. Le gouvernement devra nous donner, par exemple, $50,000 à cette fin.

Cette question est donc plus importante que le député de Guysborough semble le croire. Voici un quai qui est situé à une certaine distance de la voie publique, et l'on demande au gouvernement de construire un chemin afin d'établir une communication entre les deux. Mais qui sera responsable de son entretien ? Je veux que le député de Guysborough nous fournisse des renseignements sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas avocat.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice est avocat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans être avocat, je crois que ce que nous pourrons faire avec un crédit de cette nature n'affectera pas les droits municipaux ou fédéraux, quant à notre responsabilité à l'égard des voies publiques. Il ne s'agit pas de cela du tout. L'honorable député (M. Cochrane) est dans la même position que moi, il ne comprend pas le côté légal de la question.

M. COCHRANE : Vous auriez mieux fait dans ce cas de laisser répondre quelqu'un qui comprend la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La responsabilité du gouvernement au sujet de cette propriété sera la même que dans le cas de tout autre propriété du même genre dans le pays. Elle lui appartiendra.

M. BLAIN : Je tiens à faire remarquer avec quelle insouciance le gouvernement dépense l'argent public. L'honorable ministre nous a dit il y a un instant que ce quai coûterait un peu plus de $5,000, Il nous a également informé que le gouvernement n'en avait retiré aucun revenu, les travaux datant de l'année dernière. Il se peut que je n'aie pas bien compris ce qu'il a dit à ce sujet ; dans ce cas, il pourrait nous faire connaître ce qui en est et s'il s'agit ici d'un nouveau quai commencé l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député confond ce crédit avec d'autres item. J'ai dit que ce quai avait été terminé dans le mois de juin 1902.

M. BLAIN : Cependant, je croyais que l'honorable député nous avait dit que la première dépense de ce chef était un crédit de $4,850 voté l'année dernière. Voici ce qu'il a déclaré l'année dernière à la Chambre lorsqu'il nous a demandé de voter ce montant :

> L'ouvrage n'est pas encore terminé et ne rapporte aucun revenu. Il le sera le 30 juin.

Il a également prétendu que ce crédit de $4,850 constituait tout l'argent voté pour

ce quai. Or, en consultant les "Débats" de 1901, je constate qu'il a alors demandé un crédit de $1,100, et qu'il a dit dans cette circonstance :

Ce montant sera suffisant pour compléter les travaux.

Le gouvernement demanda $1,100 et l'honorable ministre a déclaré dans cette circonstance que ce montant serait suffisant pour compléter les travaux. L'année suivante il déclara que l'entreprise était accordée, et cette année il prétend que l'on devra dépenser $4,850 de plus pour ce quai. Il ajoute qu'en dépensant ces $670 qu'il demande, cela permettra de compléter les travaux et d'en retirer quelque revenu. C'est à cause de cela que nous critiquons cette dépense. L'honorable ministre nous a promis de ne demander de l'argent que lorsqu'il serait en état de nous dire combien coûteraient les travaux projetés. J'espère qu'une fois ces $670 dépensés, l'honorable ministre ne demandera pas de nouveau crédit l'année prochaine.

Breton Cove—débarcadère, $4,600.

M. CLARKE : Dans quel comté cet endroit est-il situé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Victoria. Ce crédit est demandé pour la construction d'un débarcadère à Breton-Cove. C'est virtuellement un quai pour les besoins des pêcheurs de l'endroit.

M. CLARKE : S'agit-il d'un nouvel ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Quelles sont les navires qui utilisent ce quai ? Quels sont ceux qui bénificient de ces travaux et qui en étaient privés auparavant, et comment faisaient-ils avant cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'avant cela ils devaient s'accrocher aux rochers ou s'arranger comme ils pouvaient. Ces travaux sont plus nécessaires que jamais, car on vient d'établir une homarderie à cet endroit. Dix bateaux sont régulièrement employés à faire la pêche, et cette industrie devra donner de l'ouvrage à un grand nombre de personnes.

M. CLARKE : Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, il a dit que l'on venait d'établir une homarderie à cet endroit. Depuis quand cet établissement existe-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis l'année dernière, et il a été agrandi cette année.

M. CLANCY : Quels en sont les propriétaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore.

M. CLANCY : Quel capital a-t-on placé dans cette entreprise ? Quelle est la grandeur et la capacité de l'établissement ? S'il s'agit d'un établissement important, personne ne peut se plaindre que l'on dépense de l'argent à cet endroit, et l'honorable ministre doit être en état de nous fournir des renseignements à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est tout ce que j'en connais. J'ignore quels sont les capitaux requis pour l'établissement d'une fabrique de cette nature. Dix bateaux font régulièrement la industrie. L'agriculture, la pêche et l'établissement de cette fabrique fournissent pêche pour la compagnie propriétaire de cette de l'emploi à un grand nombre de personnes ainsi qu'à plusieurs bateaux de pêche.

M. CLANCY : Quel est le tonnage de ces bateaux de pêche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en état de renseigner l'honorable député sur ce point.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il indiquer la grandeur de l'établissement ou le chiffre de ses affaires ?

M. ROSAMOND : Je crois que l'on est en frais de dépenser l'argent public pour le plus grand avantage de cette compagnie ou de celui qui a établi cette homarderie. Le gouvernement a-t-il le droit de dépenser l'argent public dans l'intérêt de quelques particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est assez difficile d'adopter une législation qui n'intérese pas plus particulièrement certains citoyens que la majorité du public. Nos lois concernant le tarif ont même quelquefois ce résultat. Cette dépense est faite dans l'intérêt des agriculteurs et des pêcheurs du comté, et bien que cette fabrique puisse en bénéficier, il n'en est pas moins certain que c'est la population de cette localité qui devra retirer les plus grands avantages de ces travaux.

M. HACKETT : A quelle distance se trouve situé cet endroit du port le plus rapproché où les pêcheurs peuvent se réfugier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que le port le plus rapproché est situé à 15 milles de distance.

M. CLARKE : Comment s'appelle-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sainte-Anne, dans le comté d'Antigonish. L'endroit en question est situé dans le comté de Victoria.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il nous communiquer les points les plus importants du rapport de l'ingénieur concernant cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport dit que cet endroit est situé dans le comté de Victoria, sur ce que

l'on appelle le côté nord, la population de cette partie de l'île se livrant à l'agriculture et à la pêche. Quelques-uns de ces pêcheurs se livrent à leur industrie près de leurs demeures à peu de distance du rivage, tandis que d'autres se rendent à la rivière aux Français, qui est un endroit assez éloigné.

M. CLARKE : Par qui est signé ce rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le rapport fait par M. Milledge à l'ingénieur en chef, qui en est responsable envers moi. Il y a là une homarderie qui emploie régulièrement dix barques de pêche et qui achète également le poisson d'autres pêcheurs. Ce sont là, je crois, les points importants.

M. CLANCY : Est-il question dans ce rapport du nombre de personnes employées dans la homarderie, ou de l'étendue de ses affaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On ne peut s'attendre à trouver ces renseignements dans le rapport d'un ingénieur. Je comprends que l'on juge plutôt de l'importance des affaires d'une homarderie pour le nombre de bateaux qu'elle emploie que par le capital qu'on a placé dans cette industrie.

M. CLANCY : Si l'on ne doit pas s'attendre à trouver ces renseignements dans le rapport de l'ingénieur, cependant le ministre devrait être en possession des renseignements nécessaires pour justifier la dépense que l'on veut faire à cet endroit. Il ignore la capacité de production de cette fabrique et il ne sait même pas qui en est le propriétaire. L'honorable ministre a encore plusieurs crédits à soumettre, et le comité ferait bien d'essayer d'obtenir des renseignements concernant ces dépenses considérables.

M. BLAIN : A quelle distance ce port est-il situé de Livingston-Cove, dans le même comté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Livingston-Cove est-il situé dans le même comté ?

M. BLAIN : L'est-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis le constater en consultant la carte.

M. McISAAC : Livingston-Cove est situé du côté de la terre ferme dans le comté d'Antigonish, et Breton-Cove est situé dans le comté de Victoria.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre ait la moindre objection à accorder la protection nécessaire aux navires appartenant aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, du Nouveau-Brunswick ou de n'importe quelle autre partie du Canada. Toute la difficulté au sujet de ces crédits provient du fait qu'ils semblent être soumis à la Chambre sans être basés sur aucun principe défini, et sans que le ministre soit en état de fournir les renseignements requis. Le travail du comité se ferait beaucoup plus facilement, si l'honorable ministre voulait fournir à la Chambre les renseignements que nous parvenons à lui arracher en posant un grand nombre de questions. Ce dernier reconnaîtra avec moi que ces crédits supplémentaires contiennent des montants énormes pour les ports et les rivières dans les différentes provinces, et quand de semblables crédits sont soumis aux derniers jours de la session, il est du devoir de l'opposition d'essayer de se renseigner sur chacun de ces item, afin de se rendre compte si cette dépense est justifiable dans l'intérêt public.

Je ne crois pas que même tous les représentants des provinces maritimes se rendent vraiement compte de la grande importance de nos pêcheries, non seulement pour la population de ces provinces, mais pour la population de tout le Canada. En autant que j'ai pu me renseigner sur ce point, je crois que dans l'exploitation de nos pêcheries nous n'avons pas adopté toutes les méthodes modernes en usage dans les autres pays. Nous en sommes encore aux méthodes d'il y a 50 ou 60 ans, et ceux qui savent à quoi s'en tenir sur les derniers appareils inventés pour prendre et préparer le poisson, me disent que nos méthodes actuellement en vigueur pourraient être améliorées avec avantage, non seulement pour les pêcheurs des provinces maritimes, mais aussi pour la population d'Ontario et de Québec, qui ne reçoit pas encore dans le plus parfait état de conservation possible le magnifique poisson qui fréquente les eaux du littoral de l'est de notre pays. Je veux que mes honorables amis d'Ontario et de Québec se rendent compte que d'ici à quelques années il est possible qu'ils obtiennent des provinces maritimes un approvisionnement journalier du meilleur poisson qu'il soit possible de se procurer.

Il n'existe aucune raison pour qu'il en soit autrement. Mais afin d'obtenir cet approvisionnement, il nous faut commencer par améliorer nos moyens de communications entre les provinces maritimes et le reste du pays. Il faut pouvoir expédier le poisson plus rapidement. En deuxième lieu, il ne faut pas oublier que pour établir un trafic de cette nature, il faut absolument que les commerçants engagés dans ce négoce soient pourvus d'un approvisionnement de poisson aussi abondant que régulier.

C'est là une nécessité absolue. Personne ne peut entreprendre d'approvisionner de poisson une grande ville comme Montréal ou Toronto, à moins d'avoir des pêcheurs sur lesquels il faut compter pour obtenir du poisson en abondance, et cela tous les jours de la semaine. Pour arriver à ce résultat, il faut que le nombre des pêcheurs engagés dans cette industrie soit très considérable, et

qu'ils obtiennent les facilités voulues pour mettre leurs bateaux à l'abri. C'est de cette manière que cette dépense est justifiable, si elle peut l'être. Mais on devrait agir d'après un principe quelconque, et suivre un plan ou un système déterminé. En admettant tout cela, en admettant qu'il n'y ait pas de but politique au fond, qu'on n'agisse pas dans l'intérêt d'un parti quelconque, je ne crois pas qu'il soit de notre devoir de nous opposer à l'adoption de ce crédit, bien que je sois prêt à affirmer que dans tous les cas de cette nature, le ministre à qui est confié le soin de soumettre ces crédits à la Chambre devrait être en état de nous fournir tous les renseignements nécessaires.

Les eaux de la Nouvelle-Ecosse sont remplies non seulement des espèces de poissons que nous sommes habitués à voir, mais aussi d'autres espèces qui servent à l'alimentation dans d'autres pays, et que l'on pourrait capturer en se servant d'engins de pêche plus perfectionnés. Si l'on pouvait se procurer ce poissons régulièrement et en quantité suffisante, cela permettrait aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et des autres provinces maritimes de l'expédier dans les provinces d'Ontario et de Québec et même dans l'ouest. Nous avons déjà fait beaucoup dans ce pays pour venir en aide à d'autres industries. Nous leur avons accordé des primes ; nous avons remanié notre tarif de manière à assurer leur développement ; nous avons fait de grands sacrifices dans l'intérêt de la classe agricole en établissant des stations d'expérimentation et en amenant au pays des spécialistes pour enseigner aux agriculteurs la fabrication du beurre et du fromage et le moyen d'utiliser les produits de la laiterie.

Mais, jusqu'à présent, nous n'avons pas accordé à l'industrie de la pêche toute l'attention que son importance exige ; et, pour ma part, je suis bien disposé à appuyer le gouvernement dans toute mesure ayant pour but d'accorder à cette question l'attention qu'elle mérite, du moment que le mode posé sera basé sur un principe juste et compréhensible, consistant non seulement à accorder aux pêcheurs les moyens de protection dont ils ont besoin, mais aussi à améliorer leurs méthodes actuellement en vigueur pour capturer et préparer le poisson, et à améliorer les moyens de transport, de manière à permettre d'amener sur les marchés d'Ontario et de Québec les magnifiques produits de la mer, qui se trouvent en si grandes quantités le long des côtes des provinces maritimes.

Je puis assurer aux honorables députés d'Ontario et de Québec—cela est inutile pour les représentants des provinces maritimes—qu'en cherchant à développer cette importante industrie de la pêche, nous ne dépensons pas l'argent public inutilement. Les pêcheries canadiennes, et en particulier celles des provinces maritimes, représentant une des plus grandes sources de richesse que notre pays possède actuellement. Je ne veux pas diminuer la valeur des magnifiques terres à blé de l'ouest, ni celle des ressources agricoles des provinces d'Ontario et de Québec ; mais je suis bien convaincu que si les pêcheries des provinces maritimes sont convenablement exploitées et développées, elles ne le cèderont en importance à aucune autre source de production.

Il est donc sage de la part du ministre des Travaux publics de proposer l'adoption de mesures comme celle-ci, lorsque la nécessité s'en fait sentir. D'un autre côté, lorsqu'il est appelé à les soumettre à la Chambre, je crois qu'il ferait bien de faire comprendre aux représentants d'Ontario, de Québec et l'ouest, qui ne se rendent pas aussi facilement compte que les représentants des provinces maritimes, de l'importance de cette question, que si l'on veut permettre aux pêcheurs de fournir un approvisionnement de poisson aussi régulier qu'abondant, il faut leur donner des abris convenables pour leurs bateaux, non seulement durant l'été, mais même durant l'hiver ; car je crois que cette industrie peut s'exploiter même durant l'hiver, ou au moins à une date beaucoup plus avancée de l'automne qu'on le fait actuellement. Les pêcheurs qui exercent leur métier le long des côtes, souvent par une température bien mauvaise, sont quelquefois obligés de chercher un refuge dans les ports sans perdre un instant.

Je suis bien convaincu que ce que je viens de dire au sujet de l'importance de cette industrie est l'opinion unanime de tous mes honorables amis des provinces maritimes ; et je sais que quelques-uns d'entre eux, qui ont consacré à l'étude de cette question beaucoup plus de temps que moi-même, et qui savent bien mieux que moi à quoi s'en tenir sur les conditions des pêcheurs, se feront un plaisir d'appuyer les opinions que je viens d'exposer brièvement à la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre doit être satisfaite des remarques que vient de faire l'honorable chef de l'opposition sur l'importance de cette industrie au Canada. Je suis le premier à reconnaître que la Chambre comme le pays ne se rendent pas absolument compte de l'importance de cette industrie qui rapporte au trésor un revenu annuel de plus de $20,000,000 ; et l'expérience que j'ai acquise depuis un an, ainsi que l'étude que j'ai faite de la question me portent à croire qu'avec un peu d'aide et d'encouragement, il devrait y avoir moyen de développer ce commerce de manière à lui faire rapporter au trésor public un revenu annuel de plus de $40,000,000. Je fais cette déclaration après avoir étudié la question avec toute l'attention possible.

Je suis heureux que l'honorable député ait attiré l'attention de la Chambre et du pays sur l'importance de cette grande industrie. Quant à la question en

jeu, je vais laisser à mon honorable ami le chef de l'opposition, le soin de décider si je n'ai pas, d'une façon générale, fourni des renseignements suffisants sur la nécessité de cet ouvrage au point de vue de l'industrie de la pêche. Il a fait allusion à un aspect de la question qui n'est pas généralement compris, c'est-à-dire que les pêcheurs ne capturent pas toujours le poisson où ils veulent ; ce poisson au contraire ne se rencontre qu'à certains endroits particuliers le long du littoral, endroits qui peuvent être sans importance quant à la population ou au nombre des industries qui s'y trouvent, mais qui n'en sont pas moins d'une grande utilité aux pêcheurs pour y débarquer leur poisson. L'honorable député ne peut certainement pas s'attendre à ce que je sois tenu de dire, parce que ces travaux sont sous ma juridiction, si leur exécution aura pour résultat d'apporter quelque changement dans les relations qui existent entre les municipalités et le gouvernement fédéral au sujet de la voie publique. On ne doit pas s'attendre non plus à ce que je sois en état d'indiquer le chiffre du capital placé dans l'établissement d'une fabrique ou autres détails de cette nature.

On peut s'attendre à ce que je sois en état de fournir des renseignements d'un caractère général, par exemple, quelle sera la population qui devra bénéficier de ces travaux, et les avantages qui en découleront pour le public. Et, sous ce rapport, l'ouvrage sera jugé d'après son utilité.

M. CLANCY : Comment pouvons-nous rendre compte de son utilité, si nous ignorons quelle est l'étendue et la valeur des intérêts qui devront en bénéficier, le capital placé dans l'entreprise, et la raison qui empêche les municipalités de se charger de ces travaux ?

M. COCHRANE : J'ai une grande expérience en fait de travaux municipaux, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement construirait des chemins devant conduire aux quais publics. Si c'est le gouvernement qui exproprie le terrain et qui construit le chemin, il sera responsable de son entretien comme des accidents qui pourront s'y produire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'en sera pas responsable si nous en confions l'administration à la municipalité.

M. COCHRANE : Vous l'enlevez au contrôle de la municipalité. Quand une compagnie privée exproprie un terrain et construit un chemin, ce n'est pas la municipalité, mais la compagnie qui est responsable des dommages. Si le gouvernement voulait construire ce quai dans mon conté dans l'intérêt des pêcheurs, la municipalité s'empresserait de construire un chemin pour le relier à la voie publique.

A une heure, le comité suspend sa séance.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. ROCHE : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. le président, j'étais sur le point de faire remarquer qu'il était regrettable que le chef de la gauche n'eût pas formulé ses observations au commencement de la discussion, car cela aurait placé certains membres de la gauche, représentant la grande province d'Ontario, dans la nécessité de persister dans leurs prétentions, ou de les retirer, ce qu'il pouvaient difficilement faire. Si ces honorables députés se sont opposés à l'adoption de ces crédits peu importants destinés aux provinces maritimes et plus particulièrement à la Nouvelle-Ecosse, c'est parce qu'ils ne comprenaient pas les conditions qui existent dans cette partie du pays, et ils sont tellement entichés de leur superbe province d'Ontario, qu'ils s'imaginent que tout l'argent public devrait y être consacré.

On ne peut se faire une idée juste du résultat pratique des dépenses comparativement faibles comme celle que nous discutons en ce moment, en les comparant aux régions agricoles ou aux provinces qui jouissent d'autres ressources. Prenons, par exemple, le comté que je représente, qui est identique sous ce rapport aux comtés de Guysborough, Lunenburg, Shelburne et Yarmouth. Tous ces comtés sont situés sur le littoral de l'océan Atlantique, où se trouvent également ces ports. A tous les 10 à 15 milles on rencontre une baie profonde qui s'avance de 10 à 15 milles dans l'intérieur. De chaque côté de ces baies se trouvent les villages de pêcheurs, et au large se trouvent des récifs que les pêcheurs doivent éviter avec leurs bateaux pour aller faire la pêche. D'un côté de ces ports se trouvent les chemins dont il a été question, qui se raccordent aux voies publiques, situées quelquefois à 10, 15 et même 20 milles de distance de l'endroit où les pêcheurs exercent leur métier. Il est donc facile de se rendre compte de la différence qui existe entre ces chemins et ceux du même genre dans Ontario, Québec ou n'importe quelle autre province. Ces pêcheurs sont très pauvres et c'est tout ce qu'ils peuvent faire que d'entretenir les chemins municipaux. Ils ne touchent que peu d'argent, et leur existence est très précaire. Si le poisson fait défaut cette année, ils devront compter pour vivre sur ce que le marchand voudra bien leur avancer en escomptant la pêche de l'année suivante, qui est également sujette à manquer. Pris entre le chien de mer et les membres de l'opposition, les pêcheurs vivent bien misérablement.

Le poisson doit être débarqué des embarcations aussi rapidement que possible, et sans le secours de ces jetées, il faut le transporter au rivage en se servant de petites chaloupes, chose qui ne devrait pas exister.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) voudrait établir un principe sur lequel on pourrait se baser pour accorder

ces améliorations. Comme ces pêcheurs paient leur part de taxes et ne reçoivent pas d'autre compensation, ils ont droit de demander que l'on dépense une partie des revenus publics dans leur intérêt, afin de leur permettre d'exploiter l'industrie grâce à laquelle ils gagnent leur vie. Je crois que les honorables députés d'Ontario devraient visiter un de ces districts de pêche. Les Américains qui nous visitent s'extasient sur la beauté qu'offre la nature et l'océan, et étudient avec intérêt les mœurs et les coutumes primitives de cette population. Si les honorables députés pouvaient constater de leurs yeux l'existence précaire et difficile de ces pêcheurs, nous n'entendrions plus critiquer ces crédits.

Il est de la plus haute importance que les pêcheurs soient en état d'utiliser la grande route de l'océan, tant pour expédier leurs produits que pour recevoir les marchandises dont ils ont besoin. Chaque année ils sont obligés de s'éloigner de plus en plus sur la haute mer à la poursuite du poisson. Ils se procurent des navires d'un plus fort tonnage, des rets et des engins de pêche plus perfectionnés, et ils seront bientôt en communications avec les navires rapides subventionnés par l'Etat pour faire le service des ports, qui apporteront le poisson des endroits de pêche aux endroits d'expédition. Le gouvernement leur aide quelque peu sous ce rapport, mais en résumé, ces pêcheurs exploitent eux-mêmes leur industrie et ne doivent compter que sur leurs propres efforts. Depuis un ou deux ans le gouvenement est venu en aide à ces établissements de pêcheurs en construisant des phares de petite dimension. On serait peut-être porté à croire que les pêcheurs s'intéressent beaucoup aux dépenses considérables qui ont été faites pour la construction des phares importants. Mais il n'en est pas ainsi ; ces dépenses sont en grande partie faites dans l'intérêt général du commerce, ou pour des fins internationales, tandis que ces petits phares sont établis dans le voisinages des ports de pêche, pour le plus grand avantage des pêcheurs, à qui ils sont d'une très grande utilité. Si les députés d'Ontario, qui ont critiqué ces dépenses pouvaient constater les phénomènes qui se produisent sur l'Atlantique au cours d'une tempête, et pouvaient comprendre combien il est important pour les pêcheurs de pouvoir se mettre à l'abri en quelque port, je suis convaincu que nous n'entendrions plus critiquer ces crédits. A moins de pouvoir atteindre au port du premier coup, il leur faut ou reprendre la mer et faire face à la tempête, ou aller se briser sur les récifs de la côte. Il arrive quelquefois que tous les hommes valides d'un village perdent la vie de cette manière, et ceux qui visitent la grève voient les corps des noyés et entendent les pleurs de leurs proches. Il est donc essentiel de connaître les conditions locales, et de comprendre que ces chemins qui relient le quai à la grande route sont exactement ce dont on a besoin pour permettre à ces pêcheurs d'exercer leur industrie avec succès. J'espère donc que nous n'entendrons plus parler d'opposition de la part des députés d'Ontario, opposition qui résulte principalement du fait qu'ils ne savent pas absolument à quoi s'en tenir sur les conditions locales.

M. FRASER : Je crois que nous sommes en frais de commencer à faire ce qui aurait dû être fait il y a déjà longtemps. Si l'industrie de la pêche dans la Nouvelle-Ecosse n'a pas reçu jusqu'à présent toute l'aide dont elle avait besoin, c'est parce que nous dépensions des sommes considérables dans le but d'instruire les agriculteurs de ce pays. Et cette dépense était parfaitement justifiable. J'ai assisté il y a quelque temps à une exposition qui avait lieu dans la ville d'Orillia, et j'ai constaté avec plaisir qu'à certaines dates on réunissait les agriculteurs à des endroits déterminés pour leur enseigner la manière d'empaqueter les pommes. On avait sur les lieux un spécialiste qui exécutait les différents procédés sous leurs yeux.

A un autre endroit, on enseignait aux fils et aux filles de cultivateurs la manière d'engraisser les volailles, et jusqu'à la manière de les tuer.

J'approuve absolument cette idée d'instruire les agriculteurs de ce pays. Mais on devrait également enseigner aux pêcheurs des provinces maritimes et de toutes les autres parties du Canada, la meilleure manière de faire la pêche et d'exploiter leur industrie. Ainsi, dans la Nouvelle-Ecosse, il est assez difficile de faire comprendre à la population d'un district de pêche peu important qu'elle doit modifier sa manière de préparer le poisson. Le poisson salé, par exemple, n'est pas aussi bien préparé qu'il devrait l'être, et je crois que le gouvernement ne pourrait mieux employer l'argent public qu'à établir des stations d'expérimentation, comme il en existe dans la grande province d'Onario, là où se prépare le poisson, et où les pêcheurs pourraient se réunir afin d'apprendre la meilleure manière de préparer le poisson, la quantité de sel qu'il faut employer à cette fin, en un mot, tout ce qu'il faut faire pour obtenir un produit de qualité supérieure.

Notre poisson ne peut faire concurrence à celui qui est préparé en Europe. Il n'y a pas de peuple au monde qui sache mieux préparer le poisson salé que le peuple écossais. Mais il en est de cette industrie comme de tout le reste, les Ecossais sont supérieurs à tous les autres sous tous les rapports. Notre poisson ne peut soutenir la comparaison avec le poisson qui est préparé d'après les méthodes les plus perfectionnées et par des gens qui s'y connaissent. Bien entendu, il n'a pas trop mauvaise apparence, car nos pêcheurs sont aussi intelligents que les pêcheurs de n'importe quelle autre partie du monde. Mais puisque les agriculteurs d'Ontario ont besoin d'être aidés dans l'administration de leurs

affaires, il n'est pas surprenant que les pêcheurs établis le long du littoral, qui sont habitués pour la plupart à suivre les méthodes employés par leurs pères et leurs grands-pères, ne soient pas en état de préparer leur poisson d'après les nouveaux procédés. Des instructions de cette nature leur feraient un grand bien, et le gouvernement ne saurait employer plus avantageusement l'argent public, car tout le monde connaît la quantité considérable de poisson qui se prépare chaque année dans la Nouvelle-Ecosse. Nous avons modifié quelque peu notre manière de procéder, et nous ne pouvons pas même suffire aux demandes de poisson frais, du moment qu'il est bien préparé. Je ne crains pas de dire que cette partie du littoral de la Nouvelle-Ecosse qui s'étend d'Halifax à Louisbourg est le meilleur endroit de pêche de tout l'univers. En prenant Canso comme point central, je consière que c'est là le district de pêche le plus riche qui existe.

La deuxième chose que le gouvernement devrait faire est la suivante : L'Intercolonial n'a pas fait preuve de toute la diligence voulue lorsqu'il s'est agi de fournir les facilités nécessaires pour l'expédition du poisson. Il y a actuellement une maison de Canso, dans mon propre district, qui paie à l'Intercolonial près de $30,000 par année pour frais de transport. Malgré cela, elle ne peut expédier son poisson avec toute la rapidité voulue. J'ai discuté la question avec les employés du ministère, mais comme pour toutes les affaires officielles, il faut bien du temps pour arriver à un résultat pratique. Le chemin de fer fournit un wagon ou deux par intervalle. Si le poisson pouvait être expédié immédiatement après avoir été capturé, il y a un marché illimité aux Etats-Unis et au Canada pour ce produit. Les provinces maritimes sont capables de répondre à tous les besoins du marché sous ce rapport, et la demande ne peut être trop considérable. L'océan est rempli de poissons et leur nombre est loin de diminuer. On peut transporter le poisson de Canso à Ottawa dans l'espace de 35 heures, et ce transport devrait se faire par convois rapides, et de cette manière il n'y aurait pas de raison pour que tout le Canada ne soit pas approvisionné de poisson frais trois ou quatre jours après qu'il a été capturé. Voilà le développement que pourrait atteindre ce trafic.

La troisième chose que je voudrais recommander, serait de suivre l'exemple donné par d'autres pays. On m'a fait remarquer que même dans le Sud-africain on avait voté un montant considérable dans le but d'importer d'Europe une barque spéciale munie d'un filet. Le gouvernement devrait suivre cet exemple. Ce qu'il y a de merveilleux au sujet de ces filets, c'est que leur emploi près du littoral de l'Afrique a permis de découvrir des poissons qui n'avaient jamais été capturés auparavant, et l'on a capturé en eau profonde d'excellents poissons qui, jusque-là, étaient demeurés inconnus. Avec nos méthodes actuellement en usage, nous ne faisons qu'effleurer nos richesses. Quand on fait la pêche sur les bancs, on trouve tout le poisson, mais je parle de la pêche qui se fait près de la côte.

Le gouvernement a rendu un grand service aux pêcheurs en établissant des glacières pour leur usage, et je désire également le remercier de son intention d'établir une ou deux stations frigorifiques pour l'usage des pêcheurs de haute mer.

Les représentants d'Ontario comprendront que la pêche qui se fait dans la limite des trois milles est exploitée par ceux qui demeurent près de là. Mais ces pêcheurs voient leurs bénéfices augmenter chaque jous et ils sont maintenant en état d'envoyer des goélettes à 15, 20 et même 100 milles de distance. C'est le comté de Lunenburg représenté par mon honorable ami (M. Kaulbach) qui tient la tête sous ce rapport. Ils construisent des goélettes qu'ils envoient faire la pêche sur les bancs. Cette année ils ont perdu près de deux à trois mois par suite du manque d'appât, et c'est afin de pouvoir fournir l'appât nécessaire à ces navires, que le gouvernement a résolu de construire un vaste entrepôt froid. On pourra placer dans cet entrepôt froid une quantité suffisante d'appâts pour approvisionner les six ou sept cents navires de la Nouvelle-Ecosse qui se livrent à la pêche sur les bancs, et cela durant toute une saison. Voilà quelle est la dernière chose que le gouvernement devrait entreprendre dans l'intérêt de l'industrie de la pêche.

Il devrait enseigner aux pêcheurs, comme il l'a fait pour les cultivateurs, les meilleures méthodes de préparer le poisson, deuxièmement, il devrait leur fournir les moyens de transport les plus rapides et un système de chambres froides, afin que le poisson immédiatement après avoir été capturé, puisse être placé à bord des steamers et transporté aux gares de chemins de fer les plus rapprochées, afin d'être expédié dans des wagons pourvus d'appareils frigorifiques. En troisième lieu, il devrait se renseigner sur les différentes espèces de poisson qui habitent l'océan.

Je dis avec le député d'Halifax que lorsque nous aurons voté cet argent, nous n'aurons fait qu'un premier pas. Je parle uniquement au point de vue de ces crédits, car le comté que je représente n'est pas très intéressé dans l'industrie de la pêche. Nous avons fait notre part et je ne me plains pas. Je connais un district où il existe maintenant un brise-lames et, avant sa construction, les pêcheurs durant les tempêtes devaient chercher refuge dans un port situé à 9 milles de distance et y passer la nuit. Les honorables députés d'Ontario doivent comprendre quelle était l'inquiétude des épouses, des mères et des sœurs de ceux qui devaient passer la nuit à l'aventure et dont elles ignoraient le sort. On comprend la difficulté. Les pêcheurs de la Nouvelle-

Ecosse ne s'adressent pas à ce parlement *in forma pauperis*. Il ne faut pas oublier que les pêcheurs paient une plus forte somme d'impôts au trésor que n'importe quelle autre classe de la société, car ils sont obligés d'acheter tout ce dont ils ont besoin pour se nourrir, à l'exception du poisson. Ils possèdent de petits morceaux de terre. Je connais des districts où il y a des pêcheurs qui seraient heureux de posséder un morceau de terre de la grandeur de cette salle afin de pouvoir y cultiver des légumes. A part cela, il leur faut dépenser une grande somme de travail pour enlever les pierres.

Je demande aux hommes intelligents d'Ontario de se rappeler que les circonstances ont changé ; et de même qu'il est difficile pour le pêcheur de la Nouvelle-Ecosse de se former une idée juste ou même de se prononcer d'une manière intelligente sur les besoins et les conditions de la population de la grande province d'Ontario; il est également difficile pour un représentant d'Ontario de se rendre compte de la position dans laquelle se trouve placé le pêcheur de la Nouvelle-Ecosse. Si on propose de dépenser $4,000 à $5,000 dans la Nouvelle-Ecosse, la première question que l'on pose est la suivante : Quel revenu allons-nous retirer de cet argent ? Pourquoi ferions-nous ce placement ? Je dis avec le député d'Halifax (M. Borden) que ce n'est pas seulement une simple question de revenu. Il y a l'amélioration du sort de tous les pêcheurs qui constituent une population stable dont l'avenir est rempli de promesses, une population capable de fournir à la marine des hommes comme elle ne pourrait en trouver nulle part.

Après avoir pesé toutes ces raisons, les honorables députés en arrivront certainement à la conclusion que si les item sont nombreux, par contre, le montant total n'est pas très élevé. Cette dépense n'est pas faite dans un but politique. Tous les gouvernements en ont fait autant. C'est dans l'ordre ordinaire des choses et mes généreux amis d'Ontario devront envisager la question comme je viens de le faire. J'ai insisté autant qu'il m'a été possible auprès du gouvernement pour lui faire adopter cette manière de voir et je répète que l'on devrait agir dans le sens que je viens d'indiquer.

Je n'hésite pas à dire que les municipalités devraient entretenir les chemins une fois qu'ils sont contruits, et je crois que le gouvernement serait justifiable de poser cette condition avant d'entreprendre les travaux. Dans tous les cas, c'est ce qui a été fait. Je suis heureux que le député de Lincoln (M. Lancaster) nous ait cité un exemple de ce qui a eu lieu dans Ontario. Il a prétendu qu'une municipalité a voulu obtenir du gouvernement un montant d'argent considérable, pour se charger de l'entretien d'un chemin qu'il avait construit. L'industrie de la pêche exige encore plus d'attention que l'agriculture. L'agriculteur est dix fois plus riche que le pêcheur. Il peut se rendre compte de la manière de procéder de son voisin comme il peut visiter les expositions et voir ce que font les cultivateurs des autres comtés. Il a plus de chance que le pêcheur de se renseigner sur les méthodes des autres. S'il reçoit l'aide dont il a besoin, ce que j'approuve, d'un autre côté, le pêcheur devrait recevoir autant et même plus de protection de la part du gouvernement. Le meilleur moyen après tout est celui qui consiste à mettre le pêcheur en état de produire et de placer sur le marché un article de la plus grande valeur et sous tous les rapports, et si l'on obtient ce résultat, l'argent que l'on aura dépensé pour y parvenir ne sera pas perdu.

M. OSLER : Le député de Guysborough (M. Fraser) et le député d'Halifax (M. Roche) ont prétendu que les représentants d'Ontario s'opposaient aux dépenses que le gouvernement veut faire dans la Nouvelle-Ecosse. Je nie cette prétention. Ontario ne s'opposera jamais et ne s'est jamais opposé à une dépense faite dans l'intérêt d'une partie du pays ou dans l'intérêt du pays tout entier.

M. FRASER : Je n'ai pas attaqué Ontario. Seulement j'ai dit qu'il était aussi difficile pour un homme d'Ontario de se rendre compte des conditions qui existent dans la Nouvelle-Ecosse qu'il est difficile pour un citoyen de cette dernière province de se rendre compte des conditions qui existent dans Ontario.

M. OSLER: J'ai compris par les remarques de ces honorables députés—et je ne crois pas m'être trompé sous ce rapport—que les représentants d'Ontario ne comprennent pas l'état de choses qui existe dans la Nouvelle-Ecosse, et qu'ils se montrent injustes à l'égard de cette province et de ses pêcheurs. Cette assertion ou insinuation ne m'a pas plu. Ontario a toujours fait preuve de justice à l'égard de la Nouvelle-Ecosse et elle continuera d'en agir ainsi. Cette province n'a jamais trouvé à redire sur les dépenses que le gouvernement a jugé à propos d'y faire dans l'intérêt des pêcheries. Seulement, nous ne voulons pas que l'on gaspille l'argent public sans but défini. Je dis, avec le député d'Halifax (M. R. L. Borden) que l'on devrait procéder au développement de ces pêcheries d'après des principes définis. Je ne sais pas comment les choses se passent dans la Nouvelle-Ecosse, mais je sais ce qui se passe sur les bords du fleuve Saint-Laurent. J'ai fait la pêche pendant un grand nombre d'années dans cette partie du pays, et il n'y a pas une classe d'hommes dans tout le Canada pour qui j'éprouve plus de respect que pour les pêcheurs qui habitent les bords du Saint-Laurent. Ils ont des qualités que pourrait leur envier la population d'Ontario ou de n'importe quelle autre partie du pays.

J'ai visité cette partie du fleuve jusqu'à Sainte-Anne des Monts et je ne crains pas de déclarer que près de 50 pour 100 de l'argent dépensé pour ces quais est de l'argent perdu. On n'a adopté aucun système de nature à assurer le développement convenable de l'industrie de la pêche. On ne s'est pas occupé de placer ces quais aux endroits où ils devaient être appelés à rendre les plus grands services aux pêcheurs établis le long du rivage. La même chose doit exister dans la Nouvelle-Ecosse, et le gouvernement ne saurait dépenser trop d'argent pour construire ces quais de manière à ce qu'ils soient utiles à quelque chose, ce qui n'existe pas actuellement. L'industrie de la pêche est très importante, et elle pourrait le devenir dix fois plus si les pêcheries étaient convenablement exploitées. Un exemple vaudra peut être mieux que toutes les théories. J'étais l'année dernière à Matane, un endroit situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 30 milles du chemin de fer Intercolonial. Je me trouvais là à faire la pêche avec quelques amis, le vendredi matin, et nous capturâmes un saumon. Le jour même nous nous faisions conduire à Métis, et le samedi après-midi, à 4 heures et quart, le convoi express du chemin de fer du Grand Tronc nous déposait à Toronto avec notre saumon, de sorte que le samedi soir on avait le temps de faire cuire et de nous servir pour le dîner un saumon pris à Matane le vendredi matin.

Si une pareille chose a été accomplie par un voyageur ordinaire, je prétends qu'avec un peu de recherches, de soin et de jugement de la part du gouvernement, on devrait parvenir à fournir aux pêcheurs un marché pour leur poisson qui leur rapporterait deux, trois et quatre fois plus qu'aujourd'hui.

Ce dont je me plains, c'est qu'on ne prend pas les moyens de se renseigner sur les meilleurs mesures à adopter pour dépenser cet argent de manière à servir les intérêts de ces pêcheurs et à développer leur industrie. Tant que nous continuerons a voter des item pour la construction de quais un peu partout, sans adopter un plan défini, tracé par des hommes qui sont au courant des besoins de cette population et de cette industrie, nous gaspillons l'argent public, nous ne travaillons pas au développement de cette industrie, et nous ne cherchons pas à favoriser leurs intérêts comme nous devrions le faire.

M. HOLMES : Comme le député de Toronto-ouest (M. Osler), j'ai cru moi aussi durant un certain temps que ces quais dans la Nouvelle-Ecosse, étaient construits uniquement dans un but politique, mais je comprends maintenant que le député de Guysborough (M. Fraser) a raison, et qu'un grand nombre de ces quais que l'on construit dans les provinces maritimes sont des travaux nécessaires.

Il est tout naturel que cet honorable député et les autres représentants des provinces maritimes soient en faveur de la construction d'un grand nombre de quais. Je suis convaincu que si les représentants d'Ontario avaient l'occasion de visiter les provinces maritimes, ils seraient les premiers à reconnaître que ces dépenses sont parfaitement justifiables. J'ignore si l'idée émise par le député de Toronto (M. Osler) est réalisable, mais tout ce que je sais, c'est qu'il est impossible d'adopter un plan défini dans le développement de l'industrie de la pêche dans ces provinces. Je considère que toute la Nouvelle-Ecosse est un vaste champ de pêche, et on ne doit venir en aide à cette industrie, qu'à mesure que les besoins se font sentir plus pressants à un endroit qu'à un autre. Personnellement, j'approuve ces crédits en faveur de la province de la Nouvelle-Ecosse, étant convaincu qu'ils sont destinés à aider au développement de l'importante industrie qui existe dans cette partie du pays.

M. ROBINSON (Elgin): Je voudrais demander à l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) qui semble si bien connaître la Nouvelle-Ecosse, si la législature de la province a pris les moyens pour aider à l'industrie de la pêche ? Naturellement, je crois que c'est le devoir du gouvernement fédéral de fournir des havres de refuge et autres commodités aux pêcheurs, mais la législature de la Nouvelle-Ecosse a failli à son devoir si elle n'a pas donné une certaine aide à ses pêcheurs, et le député de Guysborough a aussi manqué à son devoir s'il n'a pas insisté auprès du gouvernement provincial pour qu'il accorde cette aide.

M. BENNETT : Il n'a jamais pioché un ver de sa vie.

M. ROBINSON (Elgin) : Pourtant je crois qu'il est pêcheur, mais ce n'est pas la question pour le moment. Je connais un peu les cultivateurs d'Ontario et je sais qu'ils sont prêts en tout temps à aider leurs compatriotes de la Nouvelle-Ecosse ou de toute autre partie du Canada. Mais les cultivateurs d'Ontario se sont aidés eux-mêmes. Ils se sont taxés lourdement pour établir des institutions agricoles où ils apprennent à mieux cultiver. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse devraient faire un effort pour s'aider eux-mêmes, ainsi que les cultivateurs d'Ontario ont fait. Nous serions trop heureux si nous pouvions avoir à bon marché dans l'Ontario le poisson de la Nouvelle-Ecosse, et le député de Guysborough n'a pas fait son devoir en ne demandant pas un train spécial pour le poisson. Ce serait beaucoup mieux pour la province de la Nouvelle-Ecosse d'avoir la province d'Ontario comme marché pour son poisson que d'aller quêter un marché aux Etats-Unis.

M. FRASER : Je veux que l'on me comprenne bien. Je n'ai accusé personne de ne pas aider les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, et je voudrais que l'honorable député (M. Robinson pût manger plus de notre pois-

son, d'autant plus que ce possion produit en grande quantité ce que mon honorable ami n'a pas. J'ai dit que le gouvernement fédéral avait fait beaucoup pour instruire les cultivateurs d'Ontario, et j'ai simplement demandé qu'il fasse maintenant quelque chose pour instruire les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que le gouvernement fédéral devrait s'entendre avec le gouvernement provincial pour améliorer autant que possible le sort des pêcheurs. C'est tout ce que j'ai demandé.

M. BLAIN : Les députés d'Ontario ne s'opposent pas aux dépenses légitimes en faveur des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ou de toute autre partie du Canada, et je suis surpris que l'honorable député d'Halifax, ami du gouvernement (M. Roche) ose accuser les représentants d'Ontario d'être opposés à cette dépense. Personne de ce côté-ci de la Chambre n'a fait d'objection aux dépenses en faveur des pêcheurs de cette province. Mais nous croyons que le gouvernement devrait nous faire connaître un peu la politique qu'il suit dans la distribution de ces sommes. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous a dit que le comté de Lunenburg était le centre principal des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, mais je suis surpris en examinant les 103 crédits inscrits au budget supplémentaire de ne pas y voir figurer un seul sou pour ce comté.

M. FRASER : Ces pêcheurs font la pêche sur la haute mer, ce qui est une chose entièrement différente, ils vont jusqu'à 500 milles en mer.

M. BENNETT : Mais ils reviennent au port tout de même.

M. BLAIN : Est-il étonnant alors que nous nous opposions à ce que l'on dépense de l'argent de cette façon, quand on laisse de côté ce comté de pêche important, représenté par un député de ce côté-ci de la Chambre ?

M. FRASER : Les amis conservateurs ont eu bien soin de ce comté lorsqu'ils étaient au pouvoir.

M. BLAIN : C'est du nouveau, car la session dernière l'honorable député (M. Fraser) a blâmé l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) de ne pas avoir obtenu d'argent pour son comté lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. J'ai ici une liste de 103 crédits pour la Nouvelle-Ecosse, et le comté de Victoria, qui est représenté comme on sait par un ami du gouvernement, obtient sept de ces crédits autant que je connaisse ; si je connaissais mieux la géographie de ce pays j'en découvrirais probablement beaucoup plus. Je crois que ce parlement fait bien d'aider aux pêcheurs, mais comment se fait-il qu'on dépense si peu des sommes considérables que l'on demande dans les comtés représentés par des députés conservateurs ?

M. FRASER : Ce n'est pas ce que dit le chef de l'opposition.

M. BLAIN : Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse seront reconnaissants au chef de l'opposition d'avoir forcé les députés libéraux à prendre la défense de leurs intérêts. Ces honorables députés se sont tenus cois sur leur siège jusqu'à ce que le chef de l'opposition eût appelé l'attention de la Chambre sur ces faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'accusation que ces crédits ont été distribués suivant le parti politique auquel appartiennent les honorables députés qui représentent ces comtés ne repose sur aucune base vraie. Il est vrai que tous les comtés de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas intéressés au même degré dans l'industrie de la pêche, mais l'honorable député verra que nous avons accordé de l'argent partout où des travaux ont été demandés. Je ne sache pas que l'on ait refusé aucune demande qui a été recommandée par les inspecteurs du ministère. Naturellement, on a dû remettre à plus tard plusieurs de ces travaux, mais les demandes que nous avons accordées l'ont été sans considération du parti politique auquel appartient le représentant du comté.

M. BLAIN : J'accepte la parole du ministre, mais je lui rappellerai qu'à la dernière session et à la session précédente, l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) a demandé qu'une part de ces sommes fût dépensée dans son comté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agissait de dragage ; il n'était pas question de pêche.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le député de Lunenburg (M. Kaulbach) a appelé l'attention de la Chambre sur les besoins de son comté en matière de dragage, mais les crédits que l'on demande présentement sont d'un autre ordre. Au meilleur de ma connaissance, les pêcheurs de Lunenburg n'ont rien demandé excepté les travaux de dragage que l'honorable député (M. Kaulbach) a fortement recommandés.

M. BLAIN : A-t-on donné au comté de Lunenburg les travaux de dragage qu'il demandait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit pour le dragage est un crédit général et ne s'applique a aucun comté en particulier. Nous pouvons faire faire des travaux de dragage partout où il en est besoin, et quand nous pouvons avoir des dragues. L'honorable député (M. Blain) a prétendu que nous accordions ces crédits aux comtés représentés par les amis du gouvernement, mais je lui ferai remarquer que nous avons voté de l'argent pour le comté d'Halifax qui est représenté ici par le chef de l'opposition.

M. BENNETT : Et aussi par un ami du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a aussi un crédit pour le comté de Colchester, où il n'y a pas de député ami du gouvernement. Il en est de même du comté de Pictou. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics m'informe que nous avions placé un crédit spécial pour le dragage dans le comté de Lunenburg, et que la seule raison pour laquelle l'ouvrage n'a pas été fait est que nous n'avons pu nous procurer une drague. Lorsque mon honorable ami dit que l'on ne donne d'argent qu'aux comtés représentés par des amis du gouvernement, il se trompe entièrement. S'il n'y a que quelques comtés dans la Nouvelle-Ecosse qui élisent des députés de l'opposition, ce n'est pas notre faute ; mais nous avons distribué ces crédits en dehors de toute considération politique, et, à part le dragage dans le havre de Lunenburg, le gouvernement n'a reçu de ce comté, avant que les crédits fussent préparés, aucune demande de travaux publics.

M. KAULBACH : Comme j'ai l'honneur de représenter le plus grand comté de pêche du Canada, habité par une classe d'hommes qui n'ont pas leurs supérieurs en fait de bravoure et d'habilité, il est tout naturel que je fasse connaître mes opinions sur une question dans laquelle j'ai moi-même de grands intérêts. J'ai donc toutes les raisons du monde de défendre la cause des pêcheurs. Comme ce sont les derniers mots qui laissent les impressions les plus vives, je vais répondre immédiatement aux remarques de l'honorable ministre des Finances concernant le comté de Lunenburg.

Je considère que la justice, le droit et l'honnêteté exigent que le gouvernement distribue équitablement les deniers publics dans l'intérêt des pêcheurs ; je remarque cependant, que la Chambre n'est appelée à voter aucun crédit pour le comté de Lunenburg, autant que je puis voir. Je dois contredire l'allégation que je n'avais jamais rien demandé pour les pêcheurs. Je n'ai pas laissé passer une seule occasion pendant cette session de demander de l'aide pour eux, et j'ai exposé leurs besoins en termes aussi forts que possible. J'ai demandé un brise-lames ou une jetée à Mill Cove, baie Sainte-Marguerite. L'honorable ministre des Travaux publics trouvera ma demande dans les débats de cette session et de l'année dernière. J'ai plaidé avec ardeur en faveur des pêcheurs de ce district. Ces pêcheurs habitent une partie de la baie Sainte-Marguerite qui est très exposée à la mer. La pêche est leur seul moyen de subsistance. Ils ne cultivent pas parce qu'ils n'ont pas de terres ; si la pêche vient à manquer et qu'on ne leur accorde pas de secours, ils doivent nécessairement souffrir. J'ai demandé la construction de ce brise-lames, afin que le peu de propriétés qu'ils ont pu acquérir grâce à beaucoup de travail, soient protégées contre les tempêtes. Ces pauvres pêcheurs sont obligés de partir le matin avant l'aurore et bien souvent la tempête les oblige à revenir en toute hâte à la côte pendant la nuit, et ils sont obligés de chercher un refuge dans quelque havre autre que le leur, tandis que la dépense d'une somme peu considérable leur donnerait un havre de refuge et une protection pour leurs bateaux tout près de chez eux. Je fais donc ma demande maintenant, et il n'est pas encore trop tard pour inscrire pendant cette session, dans un autre budget supplémentaire, une somme à cet effet. J'ai aussi demandé des réparations au brise-lames à la Petite Rivière. On a commencé d'abord à construire ce brise-lames en pierre, ce qui en aurait fait un ouvrage durable, mais on l'a laissé inachevé, et cette négligence du gouvernement a été cause que la mer l'a beaucoup endommagé et que beaucoup d'argent a été ainsi gaspillé. Ces pêcheurs tirent presque tous leur existence de la pêche, et bien que j'aie très souvent imploré le gouvernement en leur faveur, je n'ai jamais rien obtenu pour eux. Je dis que les pêcheurs du comté que je représente, plus que ceux d'aucun autre comté du Canada, ont droit à des secours, car ils contribuent plus qu'aucun autre comté à grossir le revenu du pays, parce qu'ils sont obligés d'acheter tout ce dont ils ont besoin en fait d'habillements et de nourriture de chaque jour, à l'exception du poisson. Lorsque l'on considère que l'industrie de la pêche fournit $20,000,000 au revenu du pays, je crois que le comté de Lunenburg a droit à une partie de ce revenu. Je suis ici pour demander que l'on respecte les droits des pêcheurs de ce comté, et je ne cesserai jamais de défendre leur cause, car je sais que je défends une cause juste. Je dis donc que la répartition des travaux en faveur des pêcheurs devrait être faite sans passe-droits, et si ces pêcheurs de Lunenburg m'ont fait l'honneur et ont été fiers de m'élire comme leur représentant dans l'intérêt du pays, est-il juste de la part du gouvernement de les traiter comme il les traite ? Je réponds sans hésitation pour le gouvernement : Certainement non. Et je dis que non seulement c'est mal, mais c'est injuste et inique. Je respecte les cultivateurs tout autant que je respecte aucune autre classe de la société. Nous avons un bureau d'agriculture, où les fils des cultivateurs peuvent s'instruire dans leur art. Pourquoi ne pas avoir un bureau de pêche où l'on enseignerait aux pêcheurs les moyens de faire la pêche avec plus de profit ? La pêche est devenue une science, et il n'y a pas de raison pour que les pêcheries sur la côte de l'Atlantique ne soient pas développées autant que celles des autres parties du monde. Il y a quelques années j'ai exposé les griefs des cultivateurs qui avaient souffert beaucoup de dommages parce que le gouvernement avait négligé de faire une enquête au sujet de la disparition des algues marines. L'expérience a démontré à nos pêcheurs que la pêche excessive détruisait les algues marines.

Dans une circonstance précédente j'avais demandé que l'on envoyât sur les côtes de l'Atlantique, dans mon comté si le gouvernement le désirait, une commission pour obtenir des pêcheurs eux-mêmes leurs vues sur les meilleurs moyens à prendre pour protéger ce fertilisateur contre une destruction complète. Il y a sur nos grèves une espèce de coquille ou limaçon dont les homards se nourrissent, mais en conséquence de la pêche excessive et de la destruction du homard dans ces eaux, ces coquilles ou limaçons sont devenus si nombreux qu'ils ont formé une sorte de croûte calcaire qui couvre tout le fond de l'eau et empêche la croissance des algues marines, et voilà comment il se fait que le cultivateur a été privé de ce précieux fertilisateur. Ce mal aurait pu être diminué si le gouvernement avait nommé une commission. Les cultivateurs souffrent depuis ce temps-là de la disparition de l'algue marine. Si nous avions eu un bureau d'informations pour les pêcheurs et un système de correspondance entre les pêcheurs et le ministère, nous aurions obtenu une certaine somme de connaissances importantes qui nous auraient permis d'augmenter le bien-être des pêcheurs et des cultivateurs. Les pêcheurs sur la haute mer ont droit à une certaine part dans la distribution des bienfaits du gouvernement. On a établi à certains endroits sur la côte,—mais les pêchers de mon comté n'en retirent pas de bénéfices—des glacières pour conserver la bouette fraiche pour les pêcheurs de la côte, mais il en faudrait aussi pour fournir la bouette aux pêcheurs sur la haute mer. Je demande que ceux-ci soient traités comme les pêcheurs de la côte auxquels le gouvernement accorde 50 pour cent du coût total de la construction de ces glacières, et je crois aussi un bonus de $5 pendant trois ans pour chaque tonne de bouette qui passe dans ces glacières. Si on accordait les mêmes avantages aux pêcheurs sur la haute mer, ceux-ci donneraient en retour certains bénéfices au revenu qui autrement sont perdus. Il n'y a aucun doute que le revenu du pays aurait beaucoup été augmenté cette année, si les pêcheurs sur la haute mer avaient pu s'approvisionner de bouette, aux glacières, mais faute de cela la pêche sur la haute mer a presque complètement manqué cette année. Elle a manqué non seulement pour les pêcheurs de ma province, mais aussi pour ceux de Terre-Neuve. Cette année en toute probabilité il va falloir secourir quelques-uns de ces pêcheurs, et je ne serais pas du tout surpris si l'on venait demander au gouvernement des secours pour aider à nourrir les familles de ces pêcheurs l'hiver prochain. Pourquoi le gouvernement se montre-t-il si revêche ? Pourquoi fait-il la sourde oreille aux réclamations de ces pêcheurs ? J'ai l'ambition d'améliorer les méthodes de pêche, et si le gouvernement voulait établir un bureau d'informations pour les pêcheurs, la chose serait facile et tout le monde en bénéficierait. Nous pourrions avoir des incubateurs tout le long de la côte pour la reproduction du poisson. Aujourd'hui une grande partie des œufs et du frai du poisson est gaspillée. Pourquoi ? C'est la négligence du gouvernement qui en est la cause. On pourrait placer des incubateurs pour les homards, partout où il y a des homarderies, mais je préférerais beaucoup si l'on se servait des étangs naturels partout où il y en a. De cette façon, la reproduction du homard pourrait se faire suivant les voies naturelles au lieu de par des moyens artificiels.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député ne sait-il pas que cela se pratique déjà ?

M. KAULBACH : Oui, dans un comté, le comté du Cap-Breton ; mais il n'y a pas de raison pour ne pas appliquer le même système au comté de Lunenburg et autres comtés. Je ne crois pas que mon honorable ami ait gagné grand'chose à faire cette interruption. J'ai aussi demandé d'établir des glacières, que nous pourrions utiliser pour l'emmagasinage du poisson que l'on expédierait dans l'ouest. Ce serait un avantage pour les pêcheurs depuis Shelburne jusqu'à Halifax dans l'est et depuis Cap-Nord jusqu'à Halifax dans l'ouest. De cette manière on pourrait expédier le poisson directement par l'Intercolonial d'Halifax jusqu'au cœur du pays et rapporter en retour les produits de l'ouest. Les cultivateurs de l'ouest et les pêcheurs de l'est feraient alors entre eux un commerce plus grand et plus profitable qu'ils ne peuvent faire maintenant parce que les transports ne sont pas assez faciles.

Ne vaudrait-il pas mieux inscrire au budget une somme suffisante pour permettre aux pêcheurs d'expédier leurs produits sur un marché profitable, afin qu'ils ne passent pas toute leur vie à la pêche sans en retirer quelque chose? Je voudrais demander aussi au gouvernement, quoique en cela je dépasse peut-être mes droits, d'accorder un bonus à un steamer construit spécialement pour transporter la bouette des glacières aux bancs de pêche où il pourrait distribuer la bouette à ceux qui en voudraient et rapporter au retour le poisson que l'on placerait dans la glacière avant de l'expédier dans l'ouest. Ceci serait un avantage général. C'est une simple proposition que je fais au ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que cette discussion serait plus à propos lorsque nous discuterons le budget du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. KAULBACH : Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, admettra que je ne fais que répondre aux remarques de l'honorable député qui m'a précédé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai soulevé cette objection que parce que je croyais que les remarques de

l'honorable député de l'opposition et de l'honorable député qui l'a suivi se rapportaient plutôt aux facilités de transports et à l'expédition du poisson.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne voulais pas interrompre l'honorable député (M. Kaulbach) et j'attendais qu'il eût fini, mais il va falloir à l'avenir rester plus dans les limites du sujet.

M. KAULBACH : M. le président, je vous dois beaucoup d'obligation pour votre amabilité, mais je crois qu'il est dans l'intérêt du public en général comme dans celui des pêcheurs qu'un quai soit construit au havre de Mill Cove. A quoi servirait le quai, si les pêcheurs n'avaient pas de poisson à y apporter? Il n'y a pas un sou dans le budget pour Petite Rivière ou Mill Cove, bien que cet endroit soit important et on aurait pu depuis longtemps si on l'avait voulu. J'ai demandé de placer une bouée à l'entrée est du havre de Lunenburg. Cette bouée est nécessaire aux pêcheurs et aux navigateurs en général à la protection de la vie et de la propriété. Deux steamers ont fait naufrage en cet endroit peu de temps l'un après l'autre et plusieurs bateaux à voiles ont aussi fait naufrage à cet endroit, parce qu'il n'y avait pas de bouée, mais j'ai été impuissant à en obtenir une. Le comté que je représente fournit beaucoup d'argent au trésor, et se refuser à toute dépense suffit presque pour mettre le peuple en révolte. On n'a pas rendu justice à mon comté, et le gouvernemene se serait fait plus de bien s'il n'avait pas montré si ouvertement sa partialité en mettant au budget neuf crédits pour le comté de Victoria et pas un seul pour Lunenburg. Je manquerais à la confiance que mes électeurs reposent en moi si je me taisais et si je ne protestais pas avec toute la vigueur dont je suis capable contre cette injustice à leur égard. Je demande donc au gouvernement de venir en aide à Lunenburg; il n'est pas encore trop tard pour inscrire la somme nécessaire dans le budget supplémentaire que l'on doit proposer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député me pardonnera. J'étais sincère lorsque j'ai dit que je ne savais pas que l'on eût demandé ces travaux. Si l'honorable député veut me donner un mémorandum de ce qu'il demande, je ferai faire un rapport immédiatement.

M. KAULBACH : Mon honorable ami inscrira-t-il un crédit au budget supplémentaire cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis promettre cela.

M. MATHESON : Il est malheureux que quelques-uns de nos amis de la gauche ne connaissent pas mieux la Nouvelle-Ecosse. Un honorable député a demandé si le gouvernement provincial faisait quelque chose pour les habitants de cette province. Il a dit aussi qu'il y avait une école dans Ontario.

Je regrette que cette école n'enseigne pas mieux que cela, car l'honorable député saurait que le gouvernment de la Nouvelle-Ecosse fait son devoir et vote autant d'argent pour les écoles qu'aucun gouvernement au monde. Ce gouvernement donne aussi à la Nouvelle-Ecosse des chemins de fer et des ponts, et avant que le gouvernement du Canada se fût emparé de ses revenus, il construisait aussi des quais et des jetées. Il ne peut en construire aujourd'hui, parce que les revenus vont à un autre gouvernement. A entendre certains députés parler des pauvres pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, on croirait qu'on leur donne quelque chose qui ne leur appartient pas, et je n'hésite pas à dire qu'un pêcheur de la Nouvelle-Ecosse contribue autant au revenu général du pays qu'une demie douzaine de cultivateurs, parce que le pêcheur importe et achète presque tout ce qu'il consomme. Au contraire, un cultivateur d'Ontario vit presque entièrement avec les produits de sa terre. Nos pêcheurs sont obligés d'envoyer leur poisson à l'étranger et en reçoivent de l'argent avec lequel ils achètent les produits de l'Ontario. La population d'Ontario ne veut pas acheter de ce poisson, et c'est fâcheux pour elle, car elle en a grand besoin.

Ce que nous demandons au gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse, ce sont des havres ; que le gouvernement améliore nos havres, nos quais, nos jetées, en d'autres mots qu'il fasse pour nous ce que nous faisons nous-mêmes lorsque l'on ne nous avait pas encore pris nos revenus pour le trésor fédéral. Je crois que cette demande est très raisonnable. Les plaintes de l'honorable député de Lunenburg au sujet de l'injustice faite à son comté me rappellent ce que l'on nous a répondu souvent dans le passé : que nous ne pouvions pas nous attendre à obtenir quelque chose du gouvernement, parce que nous élisions ses adversaires. Voilà ce que l'on nous a toujours dit dans le passé, et nous nous étions résignés à ne rien demander. Nous n'avons rien demandé pendant dix-huit ans, parce que l'on nous a dit que nous n'avions aucun droit aux faveurs ministérielles que ce droit divin appartenait seulement à ceux qui appuyaient le gouvernement du jour. Que nos amis comprennent bien que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse peuvent se passer des modiques secours que ce gouvernement peut leur donner. Le sujet de plainte principal est que les pêcheurs n'ont pas été l'objet des mêmes attentions de la part du gouvernement que les cultivateurs d'Ontario. Ils sont dispersés sur tout l'Atlantique et ils ne se rencontrent pas souvent pour dresser des plans et envoyer au gouvernement des résolutions demandant de l'aide. Ce serait peut-être mieux s'ils le faisaient, mais j'espère en même temps, que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) voyagera plus. Il

apprendrait qu'il y a des écoles dans la Nouvelle-Ecosse tout comme dans l'Ontario. Il nous a dit qu'il y avait dans Ontario des écoles d'agriculture, mais on devrait dans ces écoles enseigner certaines autres matières aux enfants afin qu'ils sachent qu'il y a d'autres pays au monde qu'Ontario.

M. BLAIN : L'honorable ministre des Finances a dit qu'une des raisons pour lesquelles le comté de Lunenburg avait été négligé était que le député de ce comté n'avait pas demandé de secours. Je veux lire des débats de l'année dernière quelques paroles de l'honorable député de Lunenburg. Il a dit :

Je vois que l'on demande plusieurs sommes pour différents comtés de la Nouvelle-Ecosse. Annapolis ne semble pas avoir été oublié, non plus que Richmond, Guysborough, Victoria, Inverness et autres comtés: les deux comtés à l'ouest de Lunenburg ne sont pas exceptés, ou en d'autres mots tous ces comtés sont inclus dans le rôle de bénéfice. Mais je crains que le ministre des Travaux plublics ait oublié la partie la plus importante de toute la côte. Il dit qu'il désire beaucoup favoriser les intérêts des pêcheurs. Je puis lui dire qu'il y a douze à quinze milles de côte dans la baie Sainte-Marguerite ; c'est un village continu ; les maisons se touchent presque sur toute la distance, la population est considérable. Il y a plusieurs années que je demande un brise-lames, à Mill Cove, baie Sainte-Marguerite. Les maisons et les bateaux des pêcheurs à cet endroit sont menacés chaque fois qu'il y a une tempête. Ces pêcheurs sont obligés de pêcher dans de grands bateaux, car n'étant pas protégés contre les vagues de l'océan, ils ne peuvent pêcher dans de petites embarcations.

Je prétends donc, M. le président, que c'était là une demande en forme d'aide aux pêcheurs de Lunenburg. Je puis dire pour l'information du député de Guysborough (M. Fraser) que lorsqu'un crédit a été discuté l'année dernière en faveur du comté de Lunenburg, l'honorable député de ce comté a demandé :

J'espère que le ministre dépensera cette somme cette année.

Et l'honorable député de Guysborough a dit : " Effacez-le. "

Une VOIX : Il devrait être effacé.

M. BLAIN : Je ne discuterai pas si ce crédit doit être effacé ou non. Je veux seulement faire remarquer que l'honorable député de Guysborough, qui paraît tant s'intéresser aux comtés de sa province lorsqu'il s'agit d'un crédit en faveur d'un comté représenté par un honorable député de ce côté-ci de la Chambre, a oublié l'intérêt qu'il prétend porter aux pêcheurs de ce comté au point de dire : " effacez le crédit ". Puis-je demander à l'honorable député de London (M. Hyman) pourquoi il veut effacer ce crédit ?

M. HYMAN : L'honorable député se trompe d'adresse ; je n'ai pas fait l'interruption.

M. MATHESON.

M. BLAIN : Très bien. Tout ce que je veux c'est de faire remarquer à l'honorable ministre des Finances que mon honorable ami de Lunenburg n'a pas négligé son devoir et peut-être que le ministre des Finances dira la raison pour laquelle ce comté a été laissé de côté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai porté aucune accusation de négligence contre l'honorable député (M. Kaulbach). J'ai dit que je ne savais pas, excepté au sujet du dragage, que mon honorable ami eût fait une demande quelconque pour son comté. L'honorable député de Peel (M. Blain) appelle maintenant l'attention sur des demandes que mon honorable ami a faites l'année dernière. Tous ce que je puis dire, c'est que, lorsque nous avons préparé le budget, j'ai fait demander au ministre des Travaux publics s'il n'avait pas de pétitions de la part du comté de Lunenburg, et on m'a répondu qu'il n'en avait pas. Je ne veux pas blâmer l'honorable député de Lunenburg, mais il est ici depuis sept mois, et je crois que cette question est d'une importance assez vitale pour qu'il se fût donné la peine de faire sa demande au ministère. Cependant, je ne porte pas d'accusation contre l'honorable député de Lunenburg, loin de là. Mais pendant que je suis à parler de ce sujet, on me permettra de dire qu'il y a une grande différence entre le comté de Lunenburg et quelques autres comtés, principalement le comté de Victoria, au point de vue de la pêche. Lunenburg est un comté dont la grande masse des pêcheurs vont pêcher sur la haute mer dans de grands navires. Ils ne sont pas aussi intéressés que les pêcheurs qui pêchent dans de petits bateaux à ce qu'on construit sur les côtes de petits brise-lames et autres travaux de cette nature. Il s'ensuivrait donc que le député de Lunenburg ne désirait pas du tout avoir de travaux de ce genre, bien qu'il y ait un endroit en particulier dans son comté qui aurait besoin de ces travaux et que l'honorable député nous mentionne maintenant. Il y a une autre différence. Le comté de Victoria n'a pas de chemin de fer, pas un seul mille, et il n'y a pas d'apparence qu'il en ait jamais. Ce comté est isolé et exposé à l'océan, et il n'y a pas un autre comté de la province qui soit placé dans une situation aussi désavantageuse au point de vue des voies de communications. Ce n'est réellement qu'au moyen des améliorations que nous accordons dans ce comté que la population peut réussir à faire la pêche. La différence est importante et personne ne le sait mieux que l'honorable député de Lunenburg. La majorité des pêcheurs de son comté est dans une situation différente. Il y en a quelques-uns qui font la pêche dans de petits bateaux, mais la grande majorité des pêcheurs de Lunenburg, qui sont les pêcheurs les plus prospères de la Nouvelle-Ecosse, va faire la pêche en haute mer, qui est une pêche bien différente de la pêche sur les côtes.

M. KAULBACH : Je m'accorde avec l'honorable ministre des Finances excepté sur un point. Depuis le comté de Queen qu'il représente jusqu'au comté d'Halifax, il y a une suite continue d'habitations de pêcheurs qui n'ont presque pas d'autres moyens de subsistance que la pêche sur la côte. Mais il y a une autre classe de pêcheurs qui vont faire la pêche sur la haute mer, dont la plupart vivent le long de la côte et dont un grand nombre font cette pêche en été ; mais au printemps et à l'automne ils font la pêche près de la côte. Cette année la pêche sur la haute mer ayant manqué, il ne leur restait d'autres moyens de subsistance que la pêche sur la côte.

Maintenant, pour en venir au reproche qu'on me fait de ne pas avoir demandé d'aide, le ministre des Finances doit se rappeler qu'il y a tout au plus deux mois je l'ai rencontré et je lui ai dit : Vous ne m'oublierez pas dans le budget. Mais je ne veux pas récriminer davantage et me rendre ridicule en m'exposant à des refus constants, chose à laquelle je ne m'attendais certainement pas, et vu la réponse amicale qui m'a été faite en ces circonstances, j'espérais voir quelque chose dans le budget en faveur du comté de Lunenburg.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances a dit, je crois, que le comté de Victoria s'étendait depuis le golfe d'un côté jusqu'à l'océan de l'autre. Est-ce que c'est exact ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que le comté de Victoria avait l'océan sur deux côtés. Une partie du Cap-nord est dans le comté de Victoria et l'autre parti dans le comté d'Inverness. Le comté de Victoria est un des comtés les plus désolés de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas de chemin de fer, c'était là le point principal de mes remarques.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudra-t-il avoir l'obligeance de nous dire quelle espèce de quai l'on va construire à Britton Cove pour le déchargement de l'avoine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'intention est de construire à cet endroit un quai de 200 par 16 pieds de large. Il sera en bois carré et le caisson en bois rond.

M. HACKETT : Quelle profondeur d'eau y aura-t-il au bout du quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quatre pieds et demi à marée basse.

M. HACKETT : Quelle est la hauteur de la marée à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ quatre pieds.

M. HACKETT: Construit-on ce quai spécialement pour servir à la homarderie qui a été construite récemment à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Il y a une homarderie à cet endroit, mais il y a beaucoup d'autres personnes auquel ce quai servira à part celles qui sont intéressées dans l'industrie du homard.

M. KAULBACH : Vous me pardonnerez, M. le président, si je ramène sur le tapis une question de très grande importance pour les pêcheurs côtiers comme pour les pêcheurs sur la haute mer ; cette question c'est le chien de mer qui fréquente les eaux de la Nouvelle-Ecosse à certaines saisons de l'année. Cette question mérite d'être étudiée avec soin. Je sais que l'on a fait circuler dans les divers comtés de la Nouvelle-Ecosse, et peut-être aussi dans les provinces voisines, des pétitions que l'on a envoyées au ministère de la Marine et des Pêcheries, et je regrette que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) ne soit pas ici, car je voudrais savoir quelle action son ministère a prise à ce sujet. Il faudrait prendre certaines mesures, car durant ces deux dernières années le chien de mer s'est montré en si grand nombre qu'il a chassé tous les autres poissons de nos eaux. Je crois que le gouvernement devrait étudier cette question d'une façon sérieuse dans l'intérêt du pays en général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami prétend-il que les chiens de mer vont détruire ce quai ?

M. KAULBACH : Non, ce n'est pas ce que je veux dire, mais si l'honorable ministre désire que je ramène la question du quai plus tard, je la ramènerai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très bien.

M. HACKETT : Les bateaux viendront-ils déposer les homards et autres poissons sur le quai et chercher ensuite refuge ailleurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut dire.

M. HACKETT : Dans l'île du Prince-Edouard on construit les homarderies sur des caps ou promontoires de cent pieds de hauteur ; les propriétaires ne viennent pas demander d'aide au gouvernement pour leur construire des quais. En construisant leur homarderie sur ces promontoires dont quelques-uns sont aussi hauts que l'édifice du parlement, ils peuvent décharger au moyen d'un palan les bateaux des pêcheurs ; ils mettent les homards en boîte puis les expédient sur le marché, et ils font de l'argent. Mais voici la homarderie de la Briton Cove qui n'a employé que dix bateaux et qui reçoit de l'aide du gouvernement sous forme d'une construction d'un quai pour lequel on demande $4,000. Mais ce n'est que le commencement.

Je proteste donc contre cette proposition parce que le pêcheur de l'Ile du Prince-Edouard est laissé à son seul esprit d'entreprise, à son énergie et au petit capital qu'il peut avoir ; le gouvernement ne lui aide pas. Les industriels dont j'ai parlé ont établi une homarderie à l'Ile du Prince-Edouard sans recevoir aucune aide du gouvernement, et ils ont trouvé que cette industrie était rémunératrice. Il y a des années qu'ils l'exploitent sans aucune assistance du gouvernement. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) a parlé de poisson d'une façon toute particulière, mais je ne veux pas le suivre sur ce terrain. Il a parlé de la grande industrie de la pêche de la Nouvelle-Ecosse. Cest une industrie considérable et nous en sommes tous fiers. Mais il y a d'autre chose que du poisson dans cette province. Si l'honorable député veut lire les rapports du commerce de ces jours derniers, il verra que cette province se prépare d'exporter un millier de barils de pommes valant $4 le baril, de sorte que lorsque nous nous levons ici pour parler de poisson nous ne parlons pas de toutes les ressources de notre grand pays. il est possible qu'il y ait des jalousies de clocher. Nos honorables amis de la droite voudraient faire croire que la province d'Ontario est directement opposée aux intérêts des provinces maritimes. Je prétends que ce n'est pas exact. J'ai constaté que dans toutes mes relations avec mes amis d'Ontario et de Québec de ce côté-ci de la Chambre, ceux-ci ont toujours été prêts à rendre justice aux provinces maritimes sans distinction, que ce fût le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse ou l'Ile du Prince-Edouard. Je crois que c'est une très mauvaise politique de la part de nos honorables amis de la droite, que d'essayer à mettre cette province en antagonisme avec les provinces maritimes. L'ouest et l'est ne forment qu'un seul pays, et tous, tant que nous sommes, nous nous efforçons de remplir le but de la Confédération. Il ne devrait pas y avoir de jalousie entre une partie du pays et l'autre, et celui qui en soulève, je ne m'inquiète pas à quel côté de la Chambre il appartient, est un ennemi de son pays et mérite notre réprobation.

Cow Bay Run—Brise-lames pour protéger la sortie du havre, $4,000.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre veut-il expliquer ce crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour construire un brise-lames à l'embouchure de la rivière de Cow Bay Run qui est à l'entrée du port d'Halifax. Cette rivière a été depuis quelques années une source de beaucoup de désagréments pour les habitants de ce district, qui en plusieurs occasions ont été empêchés d'entrer dans le lac ; les pêcheurs avaient l'habitude d'entrer par cette rivière dans le lac qui forme leur havre de refuge pendant les tempêtes.

M. HACKETT.

M. R. L. BORDEN : Cette somme complètera-t-elle les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur le dit.

Quai de Cheticamp, $11,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme complètera les travaux ; le coût total est de $15,000.

Fascinage de l'Ile Cariboo, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour former un havre de refuge pour les pêcheurs du comté de Pictou.

Jetée de Chigoggin, $1,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette jetée est dans le comté de Yarmouth. Son but est de garder l'eau dans le chenal.

M. BLAIN : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il seront faits plus avantageusement sous la direction de notre ingénieur résident. Ce crédit complètera les travaux.

Brise-lames de Drum-Head, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme complètera l'entreprise. La dépense totale est de $5,500.

Réparations aux brise-lames de Donald's-Head, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames est dans les comtés de Shelburne et Queen. Le coût est évalué à $3,000.

Abord du quai de Duncan's-Cove, $200.

M. HACKETT : Cette somme sera-t-elle dépensée sur une grande route ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. HACKETT : Elle sera dépensée, je suppose, entre le quai et la grande route.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Quai de Jeddore-est, $1,800.

M. R. L. BORDEN : Ce quai est dans le comté d'Halifax ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Est-ce un quai nouveau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; le coût total en est estimé à $1,800.

M. R. L. BORDEN : L'ouvrage sera-t-il donné à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef croit que les

travaux pourront être faits d'une façon plus satisfaisante sous la direction de l'ingénieur résident.

M. BLAIN : Le ministre se rappelle-t-il s'il y a des crédits dans le budget principal pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y en a pas.

Entrée du havre au bateau à l'Ile Cap de Sable, $2,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce havre est dans le comté de Shelburne et Queen. C'est un havre pour les pêcheurs.

Brise-lames de Berlin-est, $700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté de Queen.

East-Bay—pour compléter les réparations au quai, $300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté de Cap-Breton.

Quai de Frudes-Point, $1,500.

M. BLAIN : Les électeurs de ce comté ont-ils envoyé une pétition demandant ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce quai est dans le comté de Shelburne et je suis à peu près certain qu'il y a eu une pétition.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait se renseigner auprès du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis à peu près certain qu'il y a eu une requête, puisque je vois ici qu'elle a été soumise à M. Locke, l'ingénieur résident, pour qu'il fasse un rapport. C'est la coutume.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que la demande m'a été faite par des habitants de l'endroit, et je puis avoir demandé au ministre des Travaux publics de s'occuper de la question.

M. BLAIN : De ce côté-ci de la Chambre nous aimerions à connaître quelle formule ces pétitions doivent avoir pour parvenir jusqu'au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de formule spéciale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les demandes au sujet de ces petits travaux viennent ou directement au ministère ou par l'entremise des députés. Nous demandons à l'ingénieur de faire un rapport, et c'est sur ce rapport, règle générale, que les crédits sont préparés.

Réparations au quai les Cinq-Iles, $700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme servira à élever le quai du gouvernement de deux pieds et à renouveler le pontage. Ce sont les habitants du comté de Colchester qui ont demandé ces travaux.

M. GOURLEY : C'est une dépense très à propos. Il y a un bon quai à cet endroit et il devrait être réparé. Avez-vous eu un rapport de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Dodwell a fait un rapport.

M. GOURLEY : A-t-il dit que $500 suffiraient ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'il a demandé.

M. GOURLEY : La population elle-même croit que ce sera à peu près le chiffre de la dépense.

Pointe-Finlay—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai est situé dans le comté d'Inverness.

Fort-Laurent—jetée de débarquement, $11,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total de l'entreprise est de $16,400 et ce crédit servira à payer les travaux déjà adjugés. Cette jetée se trouve dans le comté de Cumberland.

M. BLAIN : Depuis quand les travaux sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été adjugée au cours de l'année civile courante ; un crédit a été inscrit au budget principal et il s'agit de parfaire la somme nécessaire.

M. HACKETT : Quelle sera la profondeur de l'eau à l'extrémité de la jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore quelle est la profondeur moyenne. On dit qu'au printemps il y a 45 pieds d'eau. Je ne connais pas le niveau de l'eau basse.

M. HACKETT : Cette jetée se trouve dans les eaux du détroit de Northumberland.

M. LOGAN : Pas sur le détroit de Northumberland mais à la tête de la baie de Fundy. A marée haute, l'eau a parfois 50 pieds de profondeur, mais au moment du jusant, elle n'a probablement que 12 ou 15 pieds. Cette jetée ne servira pas uniquement aux habitants de Fort-Laurent ; les citoyens de la ville d'Amherst en profiteront également. Elle se trouve à deux milles et demi de cette ville. Les manufacturiers de l'endroit se plaignaient depuis plusieurs années de ne pouvoir facilement débarquer les matériaux qu'ils importent des Etats-Unis, notamment le pin austral. De plus, des cargaisons de pommes et d'autres denrées sont apportées à Amherst d'en bas de la baie de Fundy et il n'y a pas présentement de débarcadère.

M. BENNETT : La ville d'Amherst contribue-t-elle dans cette dépense ou fournit-elle l'emplacement ?

M. LOGAN : S'il m'est permis de répondre à cette question, je dirai que la ville d'Amherst n'y contribuera pas. L'emplacement coûtera peu de chose, car le terrain n'a pas de valeur à l'endroit où cette jetée s'élèvera. J'ajouterai que la ville d'Amherst est un des principaux centres industriels et qu'elle contribue largement au revenu de l'Etat.

M. BLAIN : Les travaux sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai lieu de le croire, car les travaux ont été adjugés en juin.

M. BLAIN : A quel prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quatorze mille huit cent quatre-vingt-quinze dollars. On estime que cette somme suffira.

Freeport—jetée de débarquement, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Freeport est situé dans le comté de Digby. La jetée sera construite sur la rive est du Grand-Passage, entre l'île Longue et l'île aux Ronces. Il y aura dix pieds à l'eau basse lors des grandes mers.

Granite-Village—jetée d'amarrage, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux seront exécutés dans le comté de Shelburne. Le crédit, croit-on, couvrira la dépense totale.

Gabarus—prolongement du brise-lames, etc., $6,000.

M. BENNETT : Est-ce pour commencer ou terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour poursuivre les travaux en cours d'exécution. Le brise-lames aura 80 pieds de longueur et 27 pieds de largeur. L'ingénieur en chef estime que cette somme suffira pour mener l'entreprise à bonne fin.

M. R. L. BORDEN : Gabarus est situé dans le comté de Cap-Breton, n'est-pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. COCHRANE : Les travaux sont-ils exécutés à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. COCHRANE : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les travaux ne sont pas exécutés à la journée. Ils sont adjugés à l'entreprise, sauf quand l'ingénieur en chef déclare que, pour certaines raisons, il serait préférable et plus économique de confier aux ingénieurs de l'Etat le soin d'acheter les matériaux et d'engager les ouvriers ; par exemple, lorsqu'il s'agit de réparations et d'améliorations pour lesquelles il est impossible de préparer des devis et qui coûteraient plus cher si elles étaient adjugées à l'entreprise.

M. COCHRANE : Je comprends qu'il vaut mieux faire faire à la journée les réparations du quai ; mais lorsque $6,000 sont affectés au prolongement d'un quai——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate que je me suis trompé. Ces travaux seront adjugés à l'entreprise.

M. BLAIN ; L'an dernier, il y a eu un crédit de $3,500 pour ces ouvrages. Le gouvernement a-t-il l'intention de demander un rapport à un ingénieur avant d'obtenir un crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, dans la plupart des cas.

M. BLAIN : A quoi ont servi ces $3,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des réparations au montant de $4,800 ont été faites au brise-lames et le dragage a coûté $3,900.

M. BLAIN : Pourquoi a-t-on dépensé une si forte somme pour ce brise-lames ?

M. KENDALL : Gabarus est la principale station de pêche du comté de Cap-Breton. Depuis 25 à 30 ans, les habitants de l'endroit ont prié les divers gouvernements de construire un brise-lames. J'ai vu de mes propres yeux six grandes embarcations venir se briser sur les rivages, faute de ce moyen de protection. Il y a trois ou quatre ans, le ministre des Travaux publics a visité la localité et s'est rendu compte de la nécessité de ces travaux. Nous aurons peut-être un peu trop de ces $6,000 pour acheter le bois imprégné à la créosote dont nous aurons besoin et l'an prochain, je demanderai au gouvernement un nouveau crédit pour parachever cette importante entreprise. Tant que je représenterai la poppulation de ce comté, j'insistrai pour obtenir les ouvrages de protection nécessaires.

M. BLAIN : Puis-je demander à l'honorable député si une requête a été présentée au gouvernement à ce sujet ?

M. KENDALL : J'apprendrai à l'honorable député que sous l'ancien gouvernement les requêtes n'ont cessé de pleuvoir, mais que les autorités fédérales ont fait la sourde oreille. A mainte reprise on s'est adressé à mon collègue et à moi ainsi qu'au gouvernement et nous avons résolu de faire violence à ce dernier.

M. BLAIN : Je voudrais savoir comment m'y prendre pour que le gouvernement prête l'oreille à ces requêtes. Le représentant de Lunenburg a vainement tenté d'appeler l'attention des autorités sur les besoins de son comté. Le ministre des Finances nous apprend que le gouvernement a reçu de temps à autre des requêtes qui demandent de faire exécuter ces travaux, comment ont-elles

trouvé grâce aux yeux des ministres ? A vrai dire, mon honorable ami (M. Kendall) a fait une menace qu'il ne mettra à exécution que l'an prochain. Une somme de $3,500 a été dépensée pendant le dernier exercice : cette année on dépensera 6,000 et l'honorable représentant déclare que ces crédits sont loin de suffire et qu'il reviendra à la charge l'an prochain. Quand cela finira-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande un crédit pour prolonger le brise-lames sur une longueur de 80 pieds et une largeur de 27 pieds. Si ce prolongement ne suffisait pas, ce serait à la Chambre de dire quelle somme supplémentaire elle accorderait.

M. BLAIN : Et les $3,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix de l'entreprise s'élevait à $8,500 et il y avait $3,500 pour les abords.

M. BLAIN : On nous a demandé $3,500 l'an dernier pour construire un brise-lames à cet endroit. Qu'a-t-on fait de cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle a servi à construire une partie du rise-lames de 190 pieds de longueur. Il s'agissait de terminer les travaux entrepris.

M. BLAIN : Il y a une dépense supplémentaire ?

M. KENDALL : Oui, et elle n'est pas assez forte.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il tenté de construire des brise-lames en ciment plutôt qu'en bois, comme je le lui ai conseillé l'an dernier ? En employant du ciment, il faudrait faire moins de réparations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai résolu d'employer du ciment au lieu du bois pour quelques-uns des plus grands travaux. Pour les autres, j'ai dit à l'ingénieur de remplacer le bois par du ciment, quand cela ne coûtera pas beaucoup plus.

M. R. L. BORDEN : Des ouvrages en ciment dureraient plus longtemps sans nécessiter de réparations, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque le ciment est bien préparé, il dure fort longtemps.

M. R. L. BORDEN : Vous devez importer le bois créosoté que vous employez, tandis que vous pouvez obtenir du ciment au pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HACKETT : Cette jetée a-t-elle pour objet de diriger les eaux de la rivière vers le chenal principal ou est-elle construite dans la mer ?

M. KENDALL :Elle est construite dans la mer.

M. HACKETT : Quelle sera la profondeur de l'eau du côté du brise-lames donnant sur le rivage ?

M. KENDALL : Dix à quinze pieds.

M. HACKETT : Il servira d'abri aux embarcations des gens de la localité ?

M. KENDALL : Oui.

Glace-Bay, N.-E.,—quai, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier, il y a eu débat prolongé à ce sujet. Je demande un crédit de $15,000 qui ne sera pas employé à moins qu'un arrangement comme celui dont il est question, ne soit conclu avec la compagnie.

M. R. L. BORDEN : On soutenait, je crois, qu'après la construction du quai, la baie devrait appartenir à la Couronne et qu'il fallait conclure un arrangement à cet effet avec la compagnie de houille.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet.

M. INGRAM : A-t-on perçu des péages sur ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il appartient à la Compagnie fédérale de houille et la population demande des améliorations qui coûteraient fort cher. On a cru que les propriétaires et le ministère pourraient arriver à une entente satisfaisante qui permettrait d'économiser un joli denier.

M. INGRAM : N'a-t-on pas perçu de péages à ce quai ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : La compagnie fédérale de houille est propriétaire du quai et perçoit les droits. Le gouvernement n'a rien à y voir.

M. INGRAM : Mais cette compagnie demande $25,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est la population et non la compagnie qui présente cette demande. La compagnie ne s'y intéresse pas. Autrefois, Glace-Bay était un port d'expédition, mais la compagnie a construit un chemin de fer et transporte sa houille ailleurs ; aussi, le port est presque désert.

Dans l'intervalle, un centre minier a surgi et 20,000 habitants se sont groupés dans un rayon de trois milles ; cette population veut avoir des communications par eau aussi bien que par terre. Elle croit que, si le gouvernement accordait quelque chose, la compagnie serait amenée à coopérer avec lui, que le port serait fréquenté et qu'un quai public y serait construit.

M. INGRAM : Le quai appartiendra-t-il au public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question devra être réglée entre le gouvernement et la compagnie.

M. INGRAM : Ce quai n'est donc pas public et ne le sera pas avant qu'un arrangement soit conclu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra que ce soit un quai public, mais la compagnie pourra jouir de certains privilges en retour de sa contribution. Le creusement du port et les autres améliorations coûteront beaucoup plus de $15,000. Ce sera un quai public à proprement parler, mais il faudra conclure un arrangement avec la compagnie.

M. R. L. BORDEN : La compagnie prétend que ce port lui appartient, c'est-à-dire qu'il n'existait pas avant qu'elle l'eut creusé.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'ancienne compagnie minière de Glace-Bay.

M. R. L. BORDEN : Autrefois, ce port n'existait pas ; il est l'œuvre de l'une des compagnies qui a cédé ses droits à la compagnie fédérale de houille. Une compagnie n'a aucun droit dans des eaux navigables, mais il se peut que la présente compagnie, ayant rendu ce port propre à la navigation, en ait la jouissance exclusive.

Lorsque cette question a été soulevée auparavant, j'ai fait observer qu'avant de dépenser une forte somme en faveur de la population de Glace-Bay, le gouvernement devait s'assurer si celle-ci avait le droit d'avoir accès au port. Il faudrait donc obtenir de cette compagnie une cession ou un abandon de ses droits afin que, lorsque le port sera établi et le quai construit, le public ait les mêmes droits qu'il aurait eu si le port avait été navigable en premier lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est parfaitement raisonnable.

M. INGRAM : J'ai à la main le Daily Post de Sydney et j'y lis un article dans lequel l'auteur déclare que des négociations ont été entamées par un comité dont MM. D. M. Burchell et Henry Macdonald, de Glace-Bay, étaient membres. Cet article dit :

> Dans le budget supplémentaire communiqué aux Chambres, il y a un crédit de $15,000 affecté à l'amélioration du port de Glace-Bay. Avec les $10,000 préalablement votés, cela constitue la somme demandée par la compagnie fédérale de forges et d'aciéries, locataire de la compagnie fédérale de houille.

Le total s'élève à $25,000 et comprend les $10,000 du budget principal et les $15,000 du budget supplémentaire. Ce journal publie une lettre adressée à ce comité par M. C. Shields, ancien gérant de la compagnie. La voici :

> Sydney, C.-B., 9 mars, 1903.
>
> Messieurs,—En réponse à votre lettre du 4 du courant, concernant le port de Glace-Bay :—
>
> Ainsi que je l'ai dit à votre comité, la compagnie fédérale de forges et d'aciéries, locataire de la compagnie fédérale de houille, construira et entretiendra en bon état de réparation ses jetées et ses quais du port de Glace-Bay, ainsi qu'une jetée pour le chargement des charbonniers qui nous apporteront des produits et autres marchandises. Toutefois, il est entendu que nous ne nous engageons pas à vendre de la houille pour servir de chargement à ces vaisseaux que nous utiliserons à notre bon plaisir pour transporter la houille que nous aurons vendue ou que nous leur vendrons s'ils le désirent.
>
> Nous faisons cette offre à la condition que le gouvernement accorde une subvention de $25,000 pour la réparation et la réfection des jetées et des quais——

Cela semble indiquer que le gouvernement reconstruit les jetées et le quai.

> —et aussi qu'il fasse des travaux de dragage et tienne libre l'entrée du port.

Voici maintenant les engagements que prend la compagnie :

> La compagnie fera les travaux de dragage en deça des jetées. Les droits de quayage seront les mêmes qu'aujourd'hui.
>
> Dans l'espérance que cette offre répondra à vos besoins et qu'un arrangement satisfaisant sera conclu à brève échéance,
>
> Je demeure,
> Votre très sincère,
> C. SHIELDS.

L'article ajoute que, grâce au travail de ce comité, la compagnie est disposée à faire des concessions, pourvu que le gouvernement accepte les conditions exposées dans cette lettre.

Ceci démontre qu'à part le présent crédit de $25,000, le gouvernement s'engage à faire à perpétuité les travaux de dragage qu'exige cette compagnie. Ce que demandent les habitants de cette partie du pays, c'est qu'on ne les prive pas de la jouissance de ce port et qu'on n'exige pas d'eux un prix excessif pour les privilèges qu'ils veulent exercer à titre de citoyens. Par conséquent, il me semble que le parlement devrait protéger avec un soin jaloux les intérêts du public et ne pas permettre à une compagnie de houille ou d'aciérie, de s'emparer de ce port au détriment de la population de l'endroit.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : On se chamaille depuis quatre ou cinq ans au moins pour obtenir la jouissance du port de Glace-Bay. Je le répète, ce port appartient à la Compagnie fédérale de houille. Il y a plusieurs années, la compagnie a cessé d'expédier ses produits par ce port et la population de Glace-Bay et du district environnant est depuis longtemps d'avis qu'il y va de son intérêt de rouvrir ce port et d'engager la compagnie à s'en servir pour expédier son charbon. Des négociations sont entamées depuis plusieurs années entre la Compagnie fédérale de houille et le conseil municipal de Glace-Bay. La lettre dont l'honorable député a fait lecture a été adressée par l'ancien gérant de la compagnie au comité du conseil nommé pour entrer en pourparlers avec la compagnie au nom de la municipalité. Tout d'abord, le gouvernement devrait acquérir le port pour le faire entrer dans le domaine public. Il y a trois ou quatre ans, je suis moi-même entré en communication avec la compagnie ; elle déclarait alors

qu'elle ne vendrait pas le port. Le comité, qui se composait du maire de Glace-Bay, qui était au courant des besoins de la population du voisinage, et d'autres personnes qui avaient également à cœur les intérêts de la ville, comprit que la lettre du gérant général de la compagnie au comimté offrait la meilleurs solution de la difficulté. Il vint un jour à Ottawa. Les délégués étaient le maire de Glace-Bay, M. Henry Macdonald, l'un des conseillers, et M. N. J. Gillis, député à le législature provinciale et contribuable de cette municipalité. La question fut débattue entre les membres du gouvernement, mon collègue et moi et nous tombâmes tout d'accord pour dire que, si le gouvernement accordait ces $25,000 pour rétablir le port, Glace-Bay s'en trouverait bien. La compagnie estime qu'il faudra dépenser $75,000 au moins, pour mettre le port en état de servir à l'expédition de la houille. Quant à moi, je suis d'avis que le maire de Glace-Bay et ceux qui ont conduit les négociations prendront soin de protéger amplement les intérêts de la population de cette municipalité. De mon côté, je ferai de mon mieux pour lui obtenir tous les privilèges possibles sur les quais que la compagnie fédérale de houille se propose de reconstruire. Les intéressés ont examiné la proposition de la compagnie et nous ont fait observer, à mon collègue et à moi, que si elle s'engageait à rouvrir le port et à s'en servir pour l'expédition de la houille, cela serait vraiment avantageux pour les habitants de Glace-Bay et pour toutes les houillères du voisinage. Ceux qui sont au courant de la situation savent que cette entreprise est importante et que le projet approuvé par le comité du conseil municipal et la compagnie, s'il est réalisé, donnera des résultats satisfaisants et je suis convaincu que le gouvernement l'approuvera sans restriction.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que la population de ce district serait satisfaite de l'arrangement que l'honorable député nous a expliqué ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je déclare sans hésitation que le sentiment général qui prévaut dans le district, tel que l'ont interprété le maire et les délégués est fortement en faveur de l'arrangement que je vous ai fait connaître.

M. INGRAM : L'entrée du port appartient-elle à la compagnie ou à l'Etat ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : A l'Etat, il va sans dire. Elle donne sur l'Atlantique.

M. INGRAM : Est-elle suffisamment protégée pour que la compagnie n'en puisse pas avoir la jouissance exclusive ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Le voulût-elle que cela ne serait pas le moindrement à craindre. Plus il y aura de trafic, plus la compagnie s'en trouvera bien.

M. BLAIN : Puis-je demander à l'honorable député qui représente ce comté, pourquoi on a déserté ce port?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il fut déserté lorsque l'actif de la compagnie minière de Glace-Bay, qui exploita les houillères en premier lieu, devint la propriété de la compagnie fédérale de houille. En 1893, les charbonnages se syndiquèrent et la compagnie choisit cet endroit comme port d'expédition. Cependant, la compagnie fédérale de houille établit un chemin de fer entre Louisbourg et Sydney et expédia autant qu'elle put toute sa houille par ces deux endroits.

M. BLAIN : L'eau est-elle abondante?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Oui.

M. BLAIN : Lors du débat de l'an dernier, le ministre intérimaire a déclaré que le port avait été déserté parce que l'eau était trop basse.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : On a tort de le dire. Le port a été déserté pour la raison que j'ai donnée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y avait peut-être pas assez d'eau pour les gros vaisseaux qui transportaient la houille. La compagnie de Glace-Bay faisait des affaires sur une petite échelle et se servait de vaisseaux d'un faible tonnage. La compagnie nouvelle voulut employer de plus gros bateaux qui ne pouvaient pas avoir accès dans le port de Glace-Bay. Ainsi, c'est le manque d'eau qui a éloigné les plus gros charbonniers.

M. BLAIN : L'an dernier, le ministre des Finances a déclaré qu'il y avait autrefois une houillère à Glace-Bay et que la nouvelle compagnie, après en avoir fait l'acquisition, cessa ses expéditions par ce port parce que l'eau y était trop basse.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'entendais parler des plus gros vaisseaux.

M. LEFURGEY : Je voudrais savoir si la compagnie a proposé au gouvernement de creuser ce port, d'y faire des travaux de dragage et de réparer le quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune décision n'a été prise. Le représentant de Cap-Breton l'a dit, il y a eu des négociations et on croit qu'un arrangement avantageux pour le public pourrait être conclu, si un crédit de $25,000 était voté. La question a été étudiée à fond et elle a été débattue sur le parquet de la Chambre. Les gens de l'endroit ont offert d'en arriver à une entente. Il va sans dire qu'il appartient au gouvernement de dire si l'arrangement est favorable, avant qu'ils l'acceptent.

M. LEFURGEY : Il me semble que la compagnie est propriétaire de presque tous les terrains riverains et qu'il existe à Glace-

Bay et dans le voisinage beaucoup de mécontentement provoqué par l'emploi qu'elle fait de sa propriété. Il me semble aussi que l'ancien gérant général, M. Shields, a promis que la compagnie ferait faire des travaux de dragage dans le port et réparerait les quais, si le gouvernement lui accordait une subvention de $25,000 Aujourd'hui, M. Shields n'est plus au service de la compagnie et nous n'avons aucune garantie que la compagnie fédérale de houille nettoiera le port et réparera les quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voit que l'emploi de ce crédit est facultatif. Nous n'y toucherons pas, s'il n'est pas conclu un arrangement satisfaisant.

M. LEFURGEY : On ne devrait rien faire avant de donner satisfaction à la population de cette localité. Je le répète, à mon avis, le seul moyen de trancher la difficulté est d'obtenir pour les habitants de Glace-Bay une partie du bord de l'eau. Il y a vingt-cinq à trente mille habitants dans ces parages qui ont besoin du port. Je ne crois pas que celui ci doive être accaparé par une seule grande corporation ni que le gouvernement ait lieu de donner $25,000 à celle-ci pour lui permettre d'exercer des privilèges exclusifs. Je crois que la compagnie a détourné le chemin public pour s'emparer des terrains riverains.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Encore un mot. Je dois dire à mon honorable ami qu'il est mal renseigné.

M. LEFURGEY : Je tiens mes renseignements d'une personne de Glace-Bay qui en connaît probablement aussi long que l'honorable député.

M. JOHNSTON (Cape-Breton) : Je sais à quelle source l'honorable député a puisé ses renseignements. Néanmoins, je dois dire que M. Duggan, qui a remplacé M. Shields, m'a déclaré que la compagnie était prête à tenir les engagements pris par son ancien gérant. Tout récemment encore, le maire, M. Burchell, M. Macdonald et d'autres sont allés le trouver à ce sujet, et M. Duggan a donné au maire Burchell et à ses compagnons l'assurance qu'il était prêt à remplir la promesse que M. Shields avait faite au nom de la compagnie.

M. LEFURGEY : Je ne crois pas que le gouvernement doive dépenser $25,000 sur la foi du gérant de la compagnie, quelque respectable qu'il soit.

M. COCHRANE : Je voudrais que le ministre apprît au comité de ce qu'il considère comme un arrangement satisfaisant. On nous a fourni certains éclaircissements, mais l'affaire me paraît encore entourée de mystère. J'aimerais qu'il nous dît quel arrangement devrait être conclu dans l'intérêt de la population, afin d'avoir l'assurance que cette somme profitera au public et non à une corporation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'affaire est passablement emmunicipalité et la compagnie, si je ne me élevé pour sa propriété. Dans une circonstance antérieure, la Chambre semblait d'avis d'accorder un octroi si le gouvernement pouvait obtenir des conditions favorables au public.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il dit que les négociations ont eu lieu de vive voix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a eu des pourparlers entre la municipalité et la compagnie, si je ne me trompe, et le gouvernement a été mis au courant des concessions que cette dernière consentait à faire. J'apprendrai au comité que la compagnie a de grands intérêts dans cette localité. L'Etat aurait à supporter des frais considérables pour doter la population des avantages que la compagnie offre de lui fournir. Si le ministère peut conclure avec la compagnie un arrangement avantageux pour le public, ce sera bel et bien ; autrement, nous ne toucherons pas au crédit.

M. INGRAM : Cette réponse ne satisfait guère le comité. Le ministre demande $25,000 pour une entreprise nouvelle. Nous voulons savoir si un marché verbal a été conclu entre la municipalité de Glace-Bay et le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà déclaré qu'il n'existe pas de marché.

M. INGRAM : Alors, pourquoi le gouvernement demande-t-il un crédit de $25,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Afin de mettre à exécution tout arrangement satisfaisant qu'il pourrait conclure. S'il n'y a pas d'entente, l'argent ne sera pas employé.

M. INGRAM : Le ministre cache quelque chose au comité. Certes, les délégués sont venus prier le gouvernement d'inscrire ce crédit de $25,000 au budget. S'ils ont soumis, de vive voix ou par écrit, un projet au gouvernement, le comité devrait en être informé. Il serait juste qu'on nous mît au courant de ce projet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis loin de pouvoir l'expliquer aussi bien que l'a fait aujourd'hui le chef de la gauche. L'honorable député en a saisi toute la portée. Le représentant de Cap-Breton a aussi exposé les grandes lignes de l'arrangement proposé.

M. INGRAM : Je suis peut-être trop borné pour comprendre, mais il me semble qu'aucun député de la gauche ne se rend compte de l'empressement que met le gouvernement à demander d'avance un crédit pour des travaux de dragage dans ce port. A quoi s'engage le gouvernement s'il obtient ces $25,000 et quel sera le chiffre de la

dépense probable, au cas où l'arrangement sera mis à exécution ? Le représentant de Cap-Breton nous a dit que les parties intéressées sont tombées d'accord.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Ingram) a mal compris. Je n'ai pas dit qu'un arrangement était intervenu entre la compagnie fédérale de houille et le gouvernement, mais que la compagnie avait fait une offre au conseil municipal de Glace-Bay. Cette offre est contenue dans la lettre du gérant général de la compagnie dont l'honorable député lui-même a fait lecture il y a un instant. Il constatera qu'en résumé, la compagnie s'engage à exécuter certains travaux, pourvu que le gouvernement lui accorde une subvention de $25,000.

M. INGRAM : Est-ce là une réponse à ma question ? J'ai demandé si les intéressés étaient satisfaits de ce que fait le gouvernement.

M. JOHNSTON (Cap-Breton): Ils sont entièrement satisfaits. Je ne crains pas de déclarer que la grande majorité de la population intéressée croira que le gouvernement remplit son devoir, s'il met à exécution le projet énoncé dans la lettre de la Compagnie fédérale de houille.

Quant à moi, je suis certain d'exprimer les sentiments du maire et des conseillers de Glace-Bay, en disant qu'ils feront tous leurs efforts pour garantir à la population de la municipalité les mêmes droits dont elle jouirait si la propriété lui appartenait. C'est mon avis, celui de mon collègue, du maire de Glace-Bay et de ses compagnons.

L'honorable M. HAGGART : Je ne crois pas que la compagnie ait des droits exclusifs dans ce port.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Elle en est propriétaire ; c'est elle qui l'a creusé.

L'honorable M. HAGGART : Elle ne peut pas en être propriétaire. Même si c'est un port artificiel, dès qu'il est creusé, il entre dans le domaine public. Celui-ci peut s'en servir moyennant le paiement d'une juste indemnité. Nulle compagnie ne peut avoir la jouissance exclusive d'un port qu'elle aurai creusé près du littoral ; pas plus qu'elle ne pourrait réclamer l'usage exclusif d'une rivière navigable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'elle a acquis ces privilèges antérieurement à la Confédération ; mais quoi qu'il en soit, elle a pu les obtenir de la Couronne, soit par une loi provinciale, soit par un statut fédéral. Voilà la situation.

L'honorable M. HAGGART : Elle n'a pu les obtenir que par un statut fédéral. Je ne crois pas qu'une province puisse faire don d'un port à un particulier ou lui en garantir l'usage exclusif.

M. R. L. BORDEN : En ce qui a trait aux eaux navigables, je suis de l'avis de mon honorable ami (M. Haggart). Les tribunaux ont jugé que la Couronne ne pouvait pas, sans l'autorisation du parlement accorder des privilèges qui nuiraient à la navigation. Dans le présent cas, la législature de la Nouvelle-Ecosse a pu adopter une loi à cet effet, antérieurement à la Confédération. Je n'en sais rien, mais je crois que la compagnie prétend avoir l'usage exclusif de ce port, parce qu'elle l'aurait creusé elle-même. Lors de l'examen d'un crédit antérieur, j'ai soutenu que le gouvernement, s'il dépensait $25,000, devrait être propriétaire de ce quai. J'ajouterai que le public devrait avoir l'entière jouissance du port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est à la suite du débat qui eut lieu entre mon honorable ami, le chef de la gauche, et le ministre des Finances que j'ai résolu de demander ce crédit. Je me proposais de mettre à exécution un projet basé sur les opinions que j'avais entendu exprimer.

M. INGRAM : Cette question a dû être à l'étude pendant un certain temps ; pourtant, voici qu'on nous demande une nouvelle somme dans le budget supplémentaire. J'ai toujours considéré que l'un des abus que nous tolérions, c'était de permettre au gouvernement de demander un crédit sans apprendre au parlement l'emploi qu'on devait en faire, ni quelle obligation l'Etat assumait en faisant cette dépense. A chaque session nous perdons notre temps à étudier des crédits comme celui-ci. Au début de la session, j'avais conçu des espérances en entendant le ministre promettre que, lorsqu'il s'agirait d'une entreprise nouvelle nécessitant une forte dépense, il fournirait à la Chambre les renseignements les plus circonstanciés sur l'emploi des deniers publics. On nous dit maintenant que le montant du crédit demeurera intact si on ne conclut pas un arrangement satisfaisant. De crainte que cette entreprise ne soit un gouffre où s'engloutiront les deniers publics, il est temps de faire halte avant d'aller plus loin. Obtenons des renseignements, sachons quel sera le coût probable des travaux de dragage dans ce port. Le gouvernement devra consentir à mettre l'arrangement à exécution avant de pouvoir s'entendre avec la compagnie, car celle-ci exige qu'il fasse des travaux de dragage dans le port. Elle se déclare prête à faire ces travaux entre les jetées et le rivage. Avant de consentir à un pareil marché, nous devons savoir quelle dépense il entraînera. Il se peut qu'il faille faire des travaux de dragage annuellement ou seulement tous les deux à cinq ans. S'il faut recommencer chaque années, ce sera un gaspillage des deniers publics.

M. BLAIN : Puis-je savoir si le crédit de $10,000 accordé l'an dernier a été entamé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BLAIN: On demande encore $15,000 de plus, formant un total de $25,000. Le représentant du comté nous a appris que la compagnie a écrit une lettre aux autorités municipales de l'endroit. Peut-il nous dire si une communication semblable a été adressée au gouvernement ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : La lettre adressée au conseil municipal de Glace-Bay par la Compagnie fédérale de houille m'a été remise en même temps qu'une résolution du conseil approuvant le projet. J'ai transmis ces documents au ministère des Travaux publics.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que ces $25,000 ne seront pas dépensés tant que la compagnie ne remplira pas les engagements qu'elle a pris dans cette lettre ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Certainement.

M. BLAIN : Il me semble qu'une lettre de la compagnie devrait être adressée directement au gouvernement pour que le ministre nous la communique, afin que le comité se rende un compte exact de la nature de l'arrangement à conclure. Il peut être avantageux pour la population, mais un député a mauvaise grâce d'avouer que c'est lui qui a reçu la correspondance qui a donné ouverture au crédit. Devons-nous croire qu'une compagnie particulière qui est en quête d'une faveur, légitime ou non, devra s'adresser au représentant du comté plutôt qu'au gouvernement lui-même ? Assurément, le gouvernement ne suivra pas cette ligne de conduite !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plupart de ces résolutions et représentations des autorités municipales dans différentes parties du pays nous arrivent par le canal d'un membre de la députation à quelque parti qu'il appartienne. Je crois bon qu'il en soit ainsi. Je ne trouve rien de répréhensible dans cette pratique.

M. BLAIN : Je comprends qu'une municipalité, qui désire qu'une dépense soit faite pour cause d'utilité' publique, ait recours à l'intermédiaire d'un député ; mais, ce n'est plus la même chose quand il s'agit d'une compagnie particulière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La compagnie ne demande ni argent, ni faveur. Ce sont les gens de l'endroit qui présentent cette requête.

M. BLAIN : Je suis d'un avis différent et le comité l'est aussi.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Non.

M. BLAIN : Oui. L'honorable député peut penser juste, mais il s'exprime mal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble que le chef de la gauche a fait comprendre à toute la députation quel est l'objet de cette dépense.

M. SUTHERLAND.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux public déclare qu'il est d'usage de transmettre ces documents au gouvernement par l'entremise d'un simple député.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. L'honorable député (M. Blain) a reproché à la municipalité d'avoir remis cette communication au représentant du comté et j'ai dit qu'à ma connaissance c'était la coutume.

M. INGRAM : Que fait le représentant du comté de ces communications ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit, il me semble, les transmettre au ministère, ce qu'a fait mon honorable ami dans le présent cas. L'honorable député (M. Ingram) a souvent fait la même chose, je crois.

M. INGRAM : Le ministre peut-il nous apprendre ce qu'il a répondu? J'imagine que par politesse il a dû donner une réponse quelconque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que la question serait mise à l'étude.

M. INGRAM : Et le ministère n'a pas d'autres renseignements qui le justifient d'avoir inscrit ces $25,000 au budget! Est-ce une innovation que nous devons au ministre ? A tort ou à raison, je prévois qu'il nous faudra dépenser beaucoup d'argent dans ce port, et je me plains des maigres renseignements communiqués à la Chambre. Et encore que d'efforts il nous a fallu faire pour les obtenir ! Il semble y avoir anguille sous roche. J'avertirai le gouvernement que de tels crédits ne sont pas de nature à raccourcir la session. La gauche a des droits à exercer et des devoirs à remplir et elle ne faillira pas à sa tâche. Nous ne ressemblons pas à certains députés de la droite qui sont prêts à souscrire à tout. Nos critiques sont beaucoup plus dignes que celles des libéraux lorsqu'ils étaient dans l'opposition et je sais qu'on nous reproche notre modération. Le présent ministre des Travaux publics m'avait fait concevoir de grandes espérances, et j'espère qu'il ne s'avancera pas plus loin dans la voie où il s'est engagé et qu'au contraire, il réparera sa faute et fera preuve d'une plus grande franchise. Un ingénieur a dû visiter les lieux pour se rendre compte du coût probable de ces travaux, avant l'inscription de ce crédit au budget. Si le ministre des Travaux publics croit sage de se comporter de cette façon envers la Chambre, il devrait le déclarer franchement.

M. KENDALL : Si l'honorable député désire connaître ce que coûte le dragage du port de Glace-Bay, je lui dirai que le lit est excellent jusqu'à la mer, mais que le sable, les galets et les plantes marines s'accumulent dans le port qu'il faut nettoyer parfois tous les trois ans, et parfois tous les vingt ans. Ce travail, quand il est nécessaire, coûte de mille à trois mille dollars, au plus.

M. INGRAM : Est-ce que l'honorable député (M. Kendall) a fourni ce renseignement au gouvernement pour l'engager à demander au parlement ces $25,000 ?

M. KENDALL : Oui.

M. INGRAM : J'imagine que c'est aussi l'avis de l'ingénieur du ministère qui doit connaître ce port ?

M. KENDALL : Même s'il n'eût pas été question d'améliorer ce port, il est très probable que nous aurions demandé, mon collègue et moi, qu'un dragueur fût envoyé là-bas dans l'intérêt des petites goélettes qui fréquentent le port.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que ces $25,000 seront consacrés à des travaux de dragage ?

M. KENDALL : Aucunement.

M. BLAIN : Alors, l'affaire est un peu difficile à comprendre. Le ministre des Finances, l'année dernière, a dit que Glace-Bay avait été abandonnée, pour la raison qu'il n'y avait pas assez d'eau pour les fins de la navigation. L'honorable député qui représente le comté affirme qu'aucune partie de cet argent ne sera dépensée pour le dragage.

M. KENDALL : Je le crois du moins. Je ne suis pas le ministre responsable.

M. BLAIN : Que ce soit vrai ou non, comment l'honorable ministre peut-il espérer que des navires y entreront aujourd'hui lorsqu'ils ne pouvaient y entrer l'année dernière ?

M. KENDALL: De grands navires ne peuvent pas y entrer actuellement, mais de petits navires peuvent le faire.

M. BLAIN : Lorsqu'on nous demanda de voter les $10,000, l'année dernière, le ministre des Travaux publics déclara :

Nous construirons à peu près 250 pieds de brise-lames pour ce montant.

M. KENDALL : On aurait dû dire mur de revêtement non pas brise-lames.

M. BLAIN : Quelle différence y a-t-il entre les deux ? Le ministre a-t-il l'intention d'utiliser une partie de ces $25,000 pour construire ces 250 pieds de brise-lames, où va-t-il adopter un plan nouveau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pense pas qu'on se propose d'utiliser une partie quelconque de cet argent, si ce n'est en conformité de l'explication que j'ai donnée au comité.

M. BLAIN : M. le président, vous vous rendrez compte, sans doute, du devoir que l'opposition doit remplir ici. Le ministre des Travaux publics, l'année dernière, a déclaré ceci : Voici un ouvrage important pour lequel nous vous demandons de nous voter un crédit de $10,000. L'argent a été voté, mais n'a pas été dépensé, et le ministre actuel des Travaux publics nous déclare : Il nous faut ces $10,000 et ces $15,000 de plus ; et il ajoute : Nous n'avons aucunement l'intention de construire les 250 pieds de brise-lames. Nous avons changé de plan. C'est une des raisons pour lesquelles l'opposition est forcée de critiquer des item un peu plus que nous ne le jugerions nécessaire dans d'autres circonstances. C'est que le gouvernement en grande hâte vient nous demander de lui voter des crédits de cette nature, sans fournir les renseignements nécessaires.

M. INGRAM : Vous feriez mieux de réserver cet item ; et peut-être qu'à huit heures le ministre pourra fournir les renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai répondu du mieux que j'ai pu à toutes les questions qui m'ont été posées; et j'ai soumis tous les renseignements qu'il m'est possible d'obtenir. L'honorable chef de l'opposition l'a reconnu. Si l'honorable député veut me dire ce qu'il désire, je me ferai un plaisir de lui être agréable ; mais il faut que l'item soit considéré et réglé une bonne fois.

M. INGRAM : S'il y a un brise-lames à cet endroit, sûrement le gouvernement fera quelque chose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi l'honorable député perd-il le temps à faire des déclarations qu'il sait être inexactes? Il se peut que ce fût la politique qu'on se proposait d'adopter dans le temps.

M. KENDALL : Non, c'est une erreur typographique. On aurait dû mettre mur de revêtement et non pas brise-lames.

M. INGRAM: N'est-ce pas la même chose?

M. KENDALL : Non, non ; un mur de revêtement est fait pour retenir la terre.

M. INGRAM : Je crois que le gouvernement va abandonner les travaux dont il a été question l'année dernière. Les honorables ministres ne sont pas disposés à répondre à la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit à l'honorable député que si jamais ce projet avait été formé, on y avait renoncé.

M. INGRAM : Ce n'est pas ce que j'avais compris. Cela règle la question.

Grand-Narrows—prolongement du quai, $3,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ce crédit est demandé en vue de prolonger le quai du gouvernement sur une distance de 57 pieds. C'est la somme totale que l'on se propose de dépenser sur ces travaux.

M. BENNETT : Existe-t-il des bâtiments ou magasins sur ces quais ? Dans l'affirmative, sont-ils loués, et quel est le montant du loyer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de bâtiments sur le quai.

Quai de Georgeville—prolongement, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est en vue de prolonger le quai de 50 pieds et de l'élargir de 25. Le coût total de ces travaux est estime à $4,000. L'endroit se trouve dans le comté d'Antigonish.

M. GOURLEY : Les travaux à Five Islands ont-ils été commencés, ou vous proposez-vous de les commencer cet automne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'intention était de faire commencer les travaux immédiatement après l'adoption du budget.

M. GOURLEY : On devrait les exécuter et à bonne heure le printemps, il ne sera pas possible de s'y mettre d'assez bonne heure.

Port de Hall—améliorations, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté de King. La dépense totale est de $4,600. C'est pour un brise-lames.

Port-Indien—quai, $1,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est en vue de la construction d'un petit quai.

M. BENNETT : Donnera-t-il un revenu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est un débarcadère pour les pêcheurs.

M. INGRAM : Y a-t-il un gardien à ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois qu'à ces petits débarcadères il n'y a pas de gardien de quai et on n'y prélève pas de droits. Le département des Travaux publics en retient la possession ; ils ne sont pas transférés au département de la Marine. Les seules dépenses sont pour les réparations.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Inverness (anse large) Port des Mines—réparations aux travaux du port, $10,000.

M. McLENNAN : Ce port est dans le comté que je représente. Dans le cours des deux dernières années, trois grands établissements miniers ont été en exploitation dans le comté d'Inverness. Un de ces établissements est située près de ce port, et pendant plusieurs années, la compagnie exploitant cette houillère a utilisé ce port pour ses envois. Plus tard, toutefois, comme le port n'avait pas une profondeur suffisante d'eau, la compagnie jugea qu'il ne convenait pas pour les chargements considérables, et résolut de construire un chemin de fer, depuis les mines d'Inverness (naguère appelé Broad Cove) jusqu'au détroit de Canso, où elle a un excellent quai de chargement. Par suite de la construction de ce chemin de fer, le port de Broad Cove a été dans une certaine mesure abandonné. Bien que la compagnie ait discontinué d'expédier son charbon par ce port, les habitants sur le rivage de l'Ile du Prince-Edouard et des parties septentrionales du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, qui trouvent commode de transporter le charbon dont ils ont besoin, en petites goélettes, sont très heureux de pouvoir se servir de ce port. Ainsi, le public est plus intéressé à la réouverture et à l'amélioration de ce port que la compagnie ; et c'est pourquoi j'ai demandé au gouvernement de placer dans le budget une somme suffisante pour permettre d'aménager ce port en vue du commerce local. Je puis dire qu'il y a des points de ressemblance entre ce port et celui de la baie des Glaces. Comme ce dernier, le port ds Mines a été ouvert par une compagnie ; mais dans ce cas-ci, la compagnie qui a ouvert le port consent à ce que le gouvernement en laisse l'usage au public à la condition qu'il fasse les frais de l'amélioration pour les fins publiques.

M. HACKETT : Quelle est la profondeur de ce port?

M. McLENNAN : Dans certaines parties, la profondeur est de 25 à 30 pieds. Primitivement c'était un très grand étang, et la compagnie qui mettait les mines en exploitation, en exécuta le dragage. Elle se pourvut d'une drague, dragua l'étang à une profondeur considérable, coupa la langue de terre qui séparait cet étang des eaux du golfe et construisit des murs de revêtement des deux côtés de cette ouverture, de sorte que le port est très spacieux maintenant ; mais ces murs de revêtement doivent être prolongés ; on doit y ajouter des pilliers de manière à empêcher que l'entrée du port se remplisse de sable mouvant.

M. HACKETT : A quelle distance Broad Cove se trouve-t-il de Canso?

M. McLENNAN : A peu près 50 milles.

Iona—prolongement du port, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme de $5,000 est destiné au prolongement du quai à Iona, 157½ pieds de longueur devant être ajoutés à la partie extérieure du quai. La dépense totale est estimée par l'ingénieur en chef du département à $16,000.

M. BLAIN : Un contrat a été accordé pour cette fin, l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'on ait accordé de contrat. Il me semble que ce vote est le premier, et que ce crédit de $5,000 est de-

mandé maintenant afin que le contrat puisse être accordé, et le bois et la pierre sortis dans le cours de l'hiver.

M. BLAIN : On a voté quelque chose l'année dernière. Le ministre a dit alors qu'un contrat avait été accordé pour $7,840. Ce contrat a-t-il été abandonné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que je suis sous une fausse impression. Je pensais que l'Etat n'avait pas dépensé d'argent sur cette propriété auparavant, qu'il y avait là simplement le quai construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avant la Confédération. L'ingénieur en chef me dit maintenant que le gouvernement fédéral a voté $6,000, et voilà le vote auquel mon honorable ami (M. Blain) fait allusion.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il dire si ce contrat a été complété ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, le contrat fut complété l'année dernière. Il a été dépensé sur ces travaux $15,925.60, y compris $3,000 portés au budget principal. On estime qu'il faudra $3,065 pour compléter les travaux.

Livingston's Cove—réparations au brise-lames, $1,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté d'Antigonish. Ce brise-lames a éprouvé des dommages considérables dans les tempêtes. Le quai à cet endroit a coûté $14,000 ou $15,000.

M. HACKETT : Ce brise-lames a-t- il été construit dans le but d'approfondir le chenal dans le port, où se trouve-t-il sur la rive extérieure ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne fut construit primitivement, je pense, que pour servir de port de refuge.

L'Ardoise—prolongement du brise-lames, jusqu'au rivage (à voter de nouveau $6,000), $18,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette localité se trouve dans le comté de Richmond et les travaux sont entrepris en conformité du rapport de l'ingénieur. On se propose de construire un prolongement de 1,190 pieds.

M. HACKETT : Quelle est la signification des mots "jusqu'au rivage ?"

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était un brise-lames isolé et nous le relions au rivage. L'ouvrage sera donné à l'entreprise.

M. BENNETT : Combien a-t-il été dépensé, approximativement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près $30,000 antérieurement à ceci. L'ingénieur en chef pense que ce crédit va nous permettre de parachever les travaux.

McKay's-Point—quai, $6,000.

M. BENNETT : Sont-ce là de nouveaux travaux et cette somme permettra-t-elle de les compléter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la somme qu'on juge suffisante pour compléter les travaux. Cette localité est dans le comté de Victoria.

M. BENNETT : Y a-t-il une ville à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette que le représentant de ce comté (l'honorable M. Ross) ne puisse être avec nous. Il doit y avoir là un centre d'une certaine importance, car je vois qu'un steamer fait deux voyages à cet endroit par jour pour le transport du monde et des matières postales.

L'Ile de McNutt, protection du rivage—prolongement et réparation aux travaux, $500

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est en vue de prolonger les travaux, de remplir les caissons et de faire les réparations. Cette localité se trouve dans les comtés de Shelburne et Queen. Les travaux seront exécutés à la journée, sous la surveillance de l'ingénieur local.

Port de l'Anse-Maligne—réparation des travaux, $600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté d'Antigonish. La dépense primitive a été de $13,266.

Main-à-Dieu—brise-lames sur le côté ouest du port (à voter de nouveau) $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté du Cap-Breton. Le prolongement est de 320 pieds. C'est un ouvrage sur lequel on a dépensé près de $150,000 dans le passé. L'ingénieur en chef m'informe qu'à n'en pas douter cette somme de $2,000 complètera les réparations.

Margaretville—réparations générales au brise-lame, $500.

M. BLAIN : Alors, on se propose de le prolonger davantage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, de 157½ pieds.

M. BLAIN : La population de cete partie du pays augmente-t-elle?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le commerce général augmente à cet endroit.

M. HACKETT : Est-ce dans le comté du Cap-Breton?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, dans le comté de Victoria, près du pont.

Port de Ketch—dragage de l'entrée du chenal, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce port est dans le comté d'Halifax. Ce crédit est destiné à faire enlever le sable afin de permetre aux navires d'entrer.

Kingsport—reconstruction du quai, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté de King, Nouvelle-Ecosse ; ce crédit est destiné à compléter celui de $3,000 dans le budget principal.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer l'item de Margaretville?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Margaretville se trouve dans le comté d'Annapolis. Ce crédit est pour diverses réparations au quai. Ce quai a coûté plus de $38,000.

Rivière du Milieu—digue de renvoi, $2,400.

M. BENNETT : Dans quel comté cette digue se trouve-t-elle?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Victoria. Ce crédit est en vue de la construction, sur la rivière du Milieu, d'un ouvrage en pilotis et fascines et d'une digue de renvoi, de 518 pieds de longueur par 15 pieds de largeur.

M. BLAIN : Est-ce un nouvel ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un nouvel ouvrage ; on estime que la dépense total sera de $2,400.

M. HACKETT : Quel est le but de cette digue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour empêcher les détritus d'obstruer l'embouchure de la rivière.

M. BLAIN : Les habitants de cette partie du pays ont-ils demandé ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport de l'ingénieur ne dit pas qu'il y a eu une pétition ; mais il dit que des représentations furent faites par les habitants.

Malagawatch—améliorations au chenal des barques, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela se trouve dans le comté d'Inverness.

Port de Musquodoboit—en vue de terminer l'abord du quai, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté d'Halifax, et nous demandons cette somme pour compléter les travaux qui sont à se faire là-bas. L'estimation de la dépense totale s'élève à $5,800.

Quai de Melbourne—améliorations, $900.

M. GOURLEY : Où se trouve le quai de Melbourne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Yarmouth.

M. BLAIN : Qu'est-ce que dit le rapport de l'ingénieur au sujet de ce quai de Melbourne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai se trouve sur la rive est de l'embouchure de la rivière. On se propose de construire un quai de la longueur de 100 pieds et de la largueur de 20 pieds, avec un coude de 20 pieds par 20, ce qui lui donnera une longueur de 40 pieds jusqu'au bord extérieur. La profondeur d'eau à marée haute est de 9 pieds. Ces travaux sont entrepris à la demande des habitants de Melbourne.

M. BLAIN : Avez-vous reçu une pétition de ce comté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, une pétition a été reçue de la part des habitants de Melbourne, le 28 février.

Necum Teuch—(à voter de nouveau $1,200), $2,000.

M. GOURLEY : Où se trouve cet endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Halifax. Ce crédit est destiné à compléter des travaux qui coûteront $5,800.

North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison, $2,000.

M. BENNETT : Sont-ce de nouveaux ouvrages, et quel sera le chiffre de la dépense totale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ce sont de nouveaux ouvrages et le chiffre de la dépense totale est estimé à $2,800.

M. BENNETT : Dans quel comté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Victoria.

M. BLAIN : Cette demande a-t-elle été faite par pétition ou par l'intermédiaire du député ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une pétition a été reçue de M. J. L. Bethune, qui fut naguère membre de cette assemblée, et autres.

Rivière du Nord, Sainte-Anne—réparations au quai, $900.

M. BLAIN : Dans quel comté se trouve ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Victoria.

M. BLAIN : Tous ces quais se sont-ils démantibulés à la fois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour des réparations.

M. BENNETT : Tous ces quais sont-ils accordés au comté de Victoria, comme compensation d'avoir perdu un député ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas mon impression.

M. BENNETT : On dirait qu'on cherche à donner une compensation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La plupart de ces crédits peu considérables sont insérés simplement sur le rapport de l'ingénieur local constatant que ces améliorations et ces réparations sont nécessaires.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudra-t-il dire quelle est la différence entre les crédits pour North-Gut, Sainte-Anne et Rivière-du-Nord, Sainte-Anne ?

M. KENDALL : Ces travaux se font à des distances de 8 ou 10 milles les uns des autres.

Quai de Noël—réparations, $1,000.

M. CLARKE: Sommes-nous toujours dans le comté de Victoria?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes arrivés au comté de Hants. On demande ce crédit pour compléter les travaux, qui coûtent en tout $3,345.

M. BLAIN : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de l'ingénieur local. Ils ont coûté en premier lieu $27,000, et les réparations et améliorations qui ont été faites depuis exigent une dépense de $3,345. Cela complétera les travaux.

M. BLAIN : Ces travaux sont terminés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se poursuivent maintenant, et il faut $1,000 pour les compléter.

Etang d'Ogden—pour compléter le chenal, les travaux de protection, etc. ; montant supplémentaire, $800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté d'Antigonish.

M. HACKETT : Que fait-on là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des caissons formant le port à cet endroit.

Mare aux Huîtres—protection du rivage, éperon à l'extrémité extérieure $450.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela se trouve dans le comté de Guysboro.

M. HACKETT : Quel est le sens des mots: " Eperon à l'extrémité extérieure " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On veut dire que c'est un prolongement à l'extrémité extérieure de ces travaux de protection.

Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai—(à voter de nouveau), $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à compléter les travaux donnés à l'entreprise.

M. BLAIN : Quel est le prix porté au contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat était de $4,388, et les dépenses imprévues se sont élevées à $612, faisant en tout $5,000.

Quai de Prospect, $1,000.

M. BLAIN : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Halifax. On dirait maintenant que c'est une course entre le comté d'Halifax et celui de Victoria, et on pourrait s'amuser à deviner qui va arriver le premier. Ce crédit, comme d'autres que nous avons passés, est destiné à compléter les travaux en voie d'exécution.

Baie Plaisante—port de bateaux, $1,000.

M. CLARKE : Cette baie Plaisante est-elle proche du quai de Prospect ?

M. McLENNAN (Inverness) : Ce crédit est en vue d'établir un port à barques pour les pêcheurs de la baie Plaisante. Cet établissement comprend de 35 à 40 familles, et se trouve séparé du reste du comté par vingt-cinq milles d'épaisse forêt. Il n'y a pas de débarcadère, si ce n'est celui qui sera constitué par ce quai.

M. HACKETT : Combien y a-t-il de barques et de pêcheurs employés à la pêche de la baie Plaisante ?

M. McLENNAN : Ce sont tous des pêcheurs, et presque chaque famille à sa barque. Ils pêchent dans de petites barques et doris, parce qu'il n'est pas possible de tirer de grands bateaux sur le rivage. Ils pêchent le saumon, le homard et le maquereau à l'automne.

Parrsborough—quai d'abordage, $750.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté de Cumberland.

Quai de Pugwash, réparations, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai est dans le comté de Cumberland.

Jetée de Pickett, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voici dans le comté de King.

Rivage du phare de Pictou, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est dans le comté de Pictou ; c'est le chiffre estimatif de la dépense totale.

Brise-lame de Pembroke, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour la construction d'un brise-lames destiné à fournir un abri aux barques et aux bateaux des pêcheurs.

M. CLARKE : Dans quel comté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Hants.

Chenal de Porter, pour finir, $2,500.

M. BLAIN : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Halifax.

M. BLAIN : Combien a-t-il été dépensé l'année dernière sur ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale jusqu'en juin 1903, a été de $17,480. Ce crédit de $2,500 est en vue de compléter les travaux.

M. BLAIN : L'année dernière on obtint un crédit de $2,500 pour terminer la sortie, et le ministre des Travaux publics déclara alors, si j'en crois le compte rendu des Débats :

Ces travaux ont été en voie d'exécution depuis deux ans, et ce crédit est destiné à les compléter.

Est-ce une nouvelle affaire, ou est-ce la même vieille histoire que l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais rien de l'histoire de l'année dernière, mais l'ingénieur m'informe que ce crédit va permettre de compléter les travaux.

M. BLAIN : Que dites-vous du rapport de l'ingénieur de l'année dernière? Dois-je comprendre que ce crédit va compléter les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur m'informe que ce crédit va compléter la dépense. La dépense totale se trouvera être de $20,000.

Port Hood—réparations, $1,500
Port Hood—pour fermer l'entrée nord au moyen de fascines et de pierres, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale sur la jetée de Port Hood a été de $61,855, et cette somme, de $1,500 est demandée par l'ingénieur local pour réparations. C'est un grand quai qui a été transféré par le gouvernement provincial au gouvernement canadien.

M. CLARKE : Il y a deux item pour Port Hood et nous ferions mieux de les considérer ensemble.

M. KAULBACH : Ce crédit considérable est-il tout affecté à la fermeture de l'entrée nord en vue de relier l'île à la terre ferme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que nous nous proposons de faire.

M. CLARKE : Quel est l'objet de cette dépense?

M. McLENNAN : La somme de $1,500 servira pour faire des réparations au quai du gouvernement à l'intérieur du port. Le havre de Port Hood, il y a quelque cinquante ou soixante ans, était un des meilleurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse ; et c'était le rendez-vous de la flottille de pêche des Etats-Unis, lorsque nous avions un traité de réciprocité entre les Etats-Unis et le Canada. En maintes occasions près de 300 embarcations se trouvaient à chercher refuge dans le havre de Port Hood, battus par les tempêtes du golfe Saint-Laurent. Il y a à peu près de soixante à soixante-dix ans, l'île de Smith, qui est à peu près à un mille du rivage, se trouvait reliée à la terre ferme par une langue de terre étroite, embrassant une nappe d'eau d'à peu près deux milles de longueur et un mille de largeur qui forme aujourd'hui le havre de Port Hood. A cette époque, c'était un excellent havre de refuge. Mais les vagues de la mer finirent par se frayer un passage à travers cette langue étroite de terrain, passage qui existe encore aujourd'hui, et qui s'est élargi considéralement sous la poussée des eaux du golfe Saint-Laurent. A cette époque, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fit construire à l'intérieur du havre ce quai que l'on se propose aujourd'hui de réparer. Lors de la Confédération, le gouvernement canadien se chargea du quai, et y fit des réparations et des prolongements. Mais par suite de cette rupture dans la langue de terre dont j'ai parlé, le sable commença à s'accumuler le long du rivage et jusqu'auprès du quai du gouvernement, mettant une grande partie du port hors d'usage. A certains endroits où, il y a soixante ans, la carte de l'Amirauté indiquait une profondeur d'eau de quarante ou quarante-cinq pieds dans le havre de Port Hood, il n'y a pas plus de six ou sept pieds aujourd'hui. Cette partie du port qui est exposée aux vents du nord-ouest se remplit de sable particulièrement vite. Il y a quelques années une compagnie minière entreprit l'exploitation des charbonnages situés à l'entrée de ce port, à moins de trois cents à quatre cents verges du rivage. Pendant à peu près vingt ans, il ne se fit pas grand'chose en vue de l'exploitation de cette propriété. Mais il y a six ou sept ans, certains particuliers de Toronto, Montréal et Halifax, entreprirent l'exploitation de cette houillère et construisirent une jetée, le long de la partie sud du port, jetée qui coûte à la compagnie $60,000. Cependant, l'expérience fit voir que d'année en année, l'entrée nord se trouvant ouverte, le sable envahissait de plus en plus la baie et non seulement nuisait au mouvement des navires autour du quai du gouvernement, mais atteignait même la jetée de la compagnie vers l'entrée sud du port. En conséquence, la compagnie, de concert avec le public s'est attachée à démontrer au

gouvernement l'importance de fermer cette entrée du nord, sinon complètement, du mois en partie pour le moment, et de faire construire le long du rivage une jetée suffisamment longue pour empêcher le sable de s'accumuler dans la baie, d'ici à quelques années, du moins. C'est l'opinion de l'ingénieur local ,aussi bien que de l'ingénieur en chef, qu'à mesure que la jetée sera prolongée au large, le sable s'amassera au pied, et par là permettra facilement de fermer l'entrée au moyen de fascines et de pierres. Ce port était considéré tellement important en 1878, que sir Charles Tupper en parla en ces termes en cette Chambre :

M. Tupper demanda au ministre des Travaux publics si le gouvernement avait pris une décision au sujet d'une entreprise de grande importance pour la Nouvelle-Ecosse, entreprise que le gouvernement précédent avait eu à l'étude et qu'on avait signalée à l'attention du gouvernement de temps à autre. Il s'agit de la fermeture du havre de Port-Hood dans le Cap-Breton.

M. CLARKE : Est-ce que ces $20,000 suffiront pour obstruer l'entrée en la manière que l'honorable député l'a dit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ce serait une affaire très dispendieuse que de fermer cette ouverture. Comme mon honorable ami l'a dit, cet endroit a acquis une grande importance. Je lirai un passage du rapport du percepteur des douanes de l'endroit :

Durant le mois de juillet 1902, soixante et six navires à voiles sont entrés dans ce port, quarante et un de ces navires en sont ensuite sortis chargés de houille des charbonnages de Port-Hood. Dans le mois d'août, soixante navires à voiles sont entrés, et cinqante-cinq en sont sortis chargés de charbon. En septembre, soixante-et-un navires à voiles sont entrés, et quarante-huit en sont sortis chargés de charbon ; et en octobre de la même année, trente-cinq y sont entrés, et vingt-huit en sont sortis chargés de charbon. Durant les mêmes mois de l'anné 1902, quatre-vingt-deux steamers ont fait escale dans le port. Dans le cours du présent mois les grands steamers suivants en sont sortis chargés de charbon ; Greetlands, à destination de Trois-Rivières Québec, 1,400 tonnes de charbon ; Congal, à destination de Portland, Maine, Etats-Unis, 2,000 tonnes de charbon; Polino, à destination de Québec, 900 tonnes de charbon ; Eros, à destination d'Halifax, 1,450 tonnes de charbon ; aussi 14 navires à voiles chargés de charbon.

Mon honorable ami verra donc qu'il se fait un commerce considérable à cet endroit. Je puis dire que les ingénieurs ont étudié la question avec beaucoup de soin, et ils recommandent l'exécution de ces travaux qui coûteront à peu près $20,000, et qui, dans leur opinion, seront d'une grande protection et d'une grande aide pour le port. Une digue permanente coûterait à peu près $300,000.

M. CLARKE : Est-ce un premier crédit en vue de l'exécution de travaux permanents, ou se contente-t-on de recourir à un expédient temporaire, comme l'honorable député d'Inverness l'a donné à entendre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis parler pour l'avenir, mais notre intention pour le moment est de faire exactement ce que nous disons. C'est plus ou moins une expérience que nous tentons ; mais les ingénieurs locaux et l'ingénieur en chef pensent que cet ouvrage pourra nous dispenser de l'obligation de faire des travaux plus considérables. Bien entendu, s'il faut entreprendre plus tard ces travaux considérables, il sera nécessaire de demander un crédit, et de donner des renseignements complets à cet égard.

M. McLENNAN : L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) se trompe certainement s'il pense que j'ai parlé de ces travaux comme étant d'une nature temporaire. Je n'ai rien voulu dire de tel. J'ai voulu dire que les travaux seraient exécutés pièce à pièce, et que ce serait un bon commencement.

M. CLARKE : Nous arrivons à y voir clair maintenant. Combien les travaux temporaires qu'on se propose d'exécuter coûteront-ils en comparaison d'ouvrages d'un caractère permanent?

M. McLENNAN : Si je me rappelle bien, l'estimation de l'ingénieur était de $150,000.

M. CLARKE : Est-ce le premier versement de ces $150,000 pour les travaux en fascines et en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que les ingénieurs considèrent que ces travaux puissent être exécutés à eau profonde, mais ils croient qu'il sera possible de protéger efficacement le port.

M. CLARKE : Je préférerais assumer ma part de la responsabilité de faire des travaux permanents à cet endroit au prix de $300,000, plutôt que de m'engager dans une dépense qui s'élèvera à $150,000, et ne permettra d'exécuter que des travaux temporaires, qu'il faudra renouveler peut-être dans deux ou trois ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette expérience, si on peut l'appeler ainsi, devra coûter $20,000. J'ai déclaré de la manière la plus catégorique qu'à l'avenir les travaux devraient être considérés d'après leur valeur réelle.

M. GOURLEY : Port-Hood va devenir un port d'expédition très important, et si le gouvernement dépense de l'argent à cet endroit, il devra le dépenser intelligemment. On devrait prendre les meilleurs moyens de formuler un plan et de dépenser l'argent en conformité de ce plan. MM. Macgenzie et Mann ont commencé l'exploitation de gisements considérables de houille ; ils vont sortir d'énormes quantités de charbon, et ces travaux à Port-Hood devraient être faits avec un soin parfait.

M. McLENNAN : L'ingénieur a fait rapport que les travaux pourraient être exé-

cutés facilement avec des fascines et de la pierre.

M. BLAIN : L'ingénieur a-t-il fait rapport que les travaux coûteraient $150,000 ?

M. McLENNAN : L'ingénieur local a fait rapport sur les divers plans d'après lesquels ces travaux pourront s'exécuter. Le procédé le plus économique consistait dans l'emploi de fascines et de pierres. Un autre plan consistait dans l'emploi de caissons, et un troisième plan était plus dispendieux que les précédents.

M. BLAIN : Cette somme de $20,000 doit-elle être dépensée de la manière recommandée par l'ingénieur, comme partie des $150,000 ?

M. McLENNAN : Oui.

M. INGRAM : Quelles sont les perspectives de commerce à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'était pas ici lorsque j'ai lu un passage du rapport du percepteur des douanes, indiquant l'existence d'un commerce très considérable. Dans le mois de mai, il a été expédié dans des steamers 5,650 tonnes de charbon, et en outre quatorze navires à voiles prirent leur chargement à ce port. Il y a un an, dans le mois d'août, soixante navires entrèrent dans ce port, et cinquant-cinq en sortirent.

M. McLENNAN : Je dois dire que l'un des directeurs de cette compagnie est l'honorable George E. Foster, de Toronto, et s'il n'avait pas considéré que c'était une entreprise prospère, il n'y aurait pas engagé ses fonds.

M. CLARKE : Il va nous falloir encourager (foster) cette industrie.

Port Greville—prolongement du brise-lames et réparations, $12,750.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à solder les réparations nécessitées par suite des dommages causés par les tempêtes. Les travaux devront être exécutés à l'entreprise. Ce port est dans le comté de Cumberland.

Port-Howe—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une reconstruction, l'ancienne jetée devant être relevée de trente pieds. La dépense totale sera de $2,000. Ce port est dans le comté de Cumberland. Ces travaux seront exécutés sous la direction de l'ingénieur local. Ils consistent dans l'addition de trente pieds à l'ancienne jetée.

Port-Latour—brise-lame, $4,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté de Shelburne.

Port-George—réparations au brise-lame principal, etc., $2,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté d'Annapolis.

M. BLAIN : A-t-il été dépensé de l'argent là, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je n'ai pas le montant.

M. BLAIN : Par contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sous la surveillance de l'ingénieur. Il s'agit simplement de réparations urgentes. Ces réparations étaient tellement urgentes, que je donnai ordre de les exécuter sur le champ, afin de prévenir la destruction total des travaux.

M. BLAIN : Vous avez demandé l'année dernière un crédit de $2,300 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme a été dépensée.

Port au Pique—quai, $2,500.

M. GOURLEY : Ces travaux devraient être exécutés promptement ; car si on attend que l'automne soit terminé, il sera trop tard. Vous ne pouvez faire commencer les travaux assez tôt le printemps pour qu'ils soient de service à l'époque de l'année où les habitants en ont besoin. Je suis très heureux que cet item soit compris dans le budget. Depuis que je suis ici, je n'ai pas cessé de supplier le ministre de faire faire ces travaux. Nous avons entre quarante et cinquante milles de rivage sans un seul port, de sorte que nos gens sont forcés dans le gros temps, de se diriger vers le rivage sans la moindre protection contre les écueils. Il nous faudrait une quinzaine de quais le long de ce rivage dans le comté de Colchester, et j'espère que le gouvernement considérera ceci comme un simple commencement. Ces travaux devraient être entrepris sur le champ, afin d'être complétés dans le cours de l'hiver, à temps pour la navigation du printemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dirai que ce crédit n'aurait pas été inséré dans le budget s'il n'avait pas été nécessaire d'entreprendre les travaux sans retard.

Port-Maitland—prolongement vers le rivage du contre-fort du brise-lame de l'ouest du côté de la mer, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est dans le comté d'Yarmouth; nous construisons 21,600 pieds cubes de caissons vers le rivage.

Baie de Scott—prolongement du brise-lame, etc., $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette baie est dans le comté de King. Le crédit est destiné à exécuter des améliorations désirables dans le havre de

la baie de Scott, en conformité des estimations de l'ingénieur. Le brise-lames du sud doit être prolongé de cinquante pieds, $1,300 ; élévation du brise-lames du sud, de trois pieds, $200 ; prolongement du brise-lames du nord, $400 ; dépenses imprévues, $100 ; en tout $2,000, prix total de l'amélioration.

Quai de la Pointe-Swim—prolongement du, etc., $1,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de continuer certains travaux dans le comté de Shelburne.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi est-il nécessaire de prolonger le quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour permettre aux steamships de de la rive sud d'accoster. C'est un nouveau service qui a été établi, et le département fait ces travaux afin que ces steamships puissent accoster à ce quai.

M. BLAIN : Une partie de ces fonds est-elle dépensée sur des propriétés particulières, ou bien le terrain est-il généralement la propriété du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements qui m'ont été fournis par l'ingénieur en chef du département, aucune partie de ces crédits n'est dépensée sur des propriétés privées. Dans tous les cas où cette propriété ne relève pas de l'Etat, j'ai donné ordre que nous en fissions l'acquisition avant qu'aucun crédit ne fût affecté. Comme je l'ai dit, le nombre des item est très grand, mais un grand nombre de ces item sont pour des réparations urgentes en vue de protéger nos propres biens. A très peu d'exceptions près, il n'y a pas de nouveaux travaux d'entrepris qui ne doivent être parachevés au moyen du crédit demandé. Ainsi, bien que le montant soit d'à peu près $300,000, nous n'engageons le pays dans aucune grande entreprise, à l'exception de deux ou trois ouvrages qui ne peuvent être complétés cette année, comme je l'ai déjà expliqué.

M. GOURLEY : Mon grief, c'est que tous vos crédits sont insignifiants. Soyez bien avertis que la Nouvelle-Ecosse ne se contentera pas de tous ces petits crédits ingnifiants de $300. Vous ne traitez pas le service public de la Nouvelle-Ecosse d'une manière libérale et convenable, surtout en ce qui regarde les ports. On peut dire que toute la Nouvelle-Ecosse est un port ; les habitants sont dispersés le long des rivages, dans de petits hameaux, et les seuls moyens de communication avec Halifax et les autres villes, en été, sont les bateaux ; en conséquence, ces petits ports sont nécessaires. Autrement, les pêcheurs courraient le risque de faire briser leurs bateaux sur les rochers, faute de protection. Ce que je vous reproche, c'est de ne pas saisir la situation du tout. Le pays, dans les premiers temps, a pris l'habitude de ne donner que des bribes aux provinces maritimes ; mais dorénavant nous n'allons pas nous soumettre à ce traitement; nous voulons des octrois généreux et justes. Il y a un grand nombre de crédits, mais ils s'élèvent en tout à $300,000 quand ils devraient être dans le voisinage de $3,000,000 ?

M. EMMERSON : Adressez vos remarques à l'opposition.

M. GOURLEY : Je les adresse au gouvernement. Celui-ci devrait voir à ce que chaque item ait une fin avantageuse. Je reproche au gouvernement du pays, chargé d'administrer tout ce service, la mesquinerie dont il fait preuve. Je désire protester contre la mesquinerie avec laquelle on traite tout le service public de la Nouvelle-Ecosse, en ce qui regarde les quais.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il dit que dans aucun cas, ces sommes ne sont dépensées sur des propriétés privées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les renseignements que j'ai. Certains cas de cette nature sont venus à ma connaissance, et avant de recommander un crédit, j'ai demandé au département de la Justice de prendre les mesures nécessaires pour assurer le titre de propriété à l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Dans tous les cas où l'argent est dépensé sur des propriétés n'appartenant pas à l'Etat, n'est-il pas du devoir du ministre d'en informer la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis parfaitement de cet avis, et comme je l'ai dit, dans un cas ou deux, où cela s'est produit, j'ai insisté pour que le titre de propriété fût assuré à l'Etat.

M. BLAIN : Quels sont ces cas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un est les cas où $25,000 furent dépensés sur une propriété appartenant à la Dominion Coal Co., et l'autre cas, qui échappe à ma mémoire, fut discuté hier.

Skinner's-Cove—chenal pour bateaux et travaux de protection, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté de Digby que doivent se faire ces travaux et le coût estimatif en est porté à $10,500.

Station de quarantaine de Sydney—prolongement et réfection du quai, $3,050.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est inscrit au budget à la demande du bureau de la quarantaine du ministère de l'Agriculture.

Quai de Summerville—allonge $1,600.

M. R. L. BORDEN : La construction de cette allonge est-elle d'urgence?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai se trouve dans le comté de Hants. Il a 300 pieds de longueur et 9 pieds

de largeur. L'ingénieur dit, dans son rapport, qu'en ajoutant une allonge à ce quai, nous le rendrons plus sûr pour le steamer qui y fait escale régulièrement. Actuellement, il n'y a pas assez deau.

Spry-Bay—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'un nouveau quai. Spry Bay est dans le comté d'Halifax.

M. BLAIN : Quel est le coût du terrain et a-t-il été transféré à la couronne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas probable que le gouvernement soit obligé de rien payer pour le terrain.

Tenecape—brise-lames, $7,500.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit demande explications, car il est assez considérable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'ingénieur qui demande ce crédit dans un rapport du 9 janvier 1902. Ce brise-lames se trouve à l'embouchure de la rivière Tenecape. A la marée ordinaire du printemps, à l'eau haute, il atteindra une profondeur de 24 pieds et demi. La construction projetée sera de 200 pieds de longueur. La gare de chemin de fer la plus rapprochée est à treize milles de distance. Les transports s'effectuent, pour la plupart, par voie fluviale, le quai le plus rapproché se trouvant à six milles de distance. Le brise-lames projeté protégera suffisamment les vaisseaux et facilitera le débarquement des marchandises et servira à la fois de quai et de brise-lames. Les travaux seront adjugés par voie de publicité et de concurrence.

Victoria-Beach—quai $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux dispendieux. L'ingénieur dit, dans son rapport, qu'il s'agit de construire une jetée à eau profonde du côté nord du bassin d'Annapolis, à deux milles du Goulet de Digby. Cette jetée s'avancera du rivage dans la direction du sud, sur une distance de 734 pieds. Il aura pour but principal de desservir le chemin de fer et il servira de jetée pour les vaisseaux ainsi que les goélettes et les petites embarcations. Si je ne me trompe, le chemin de fer n'est pas encore terminé, mais il le sera au cours de l'année. Le coût de ces travaux est porté à $74,000.

M. COPP : Je tiendrais à savoir si ces travaux commenceront avant l'achèvement du chemin de fer. Je doute fort que ce chemin de fer se construise, et au cas où il le serait il est encore plus douteux qu'il soit jamais mis en exploitation. A mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse en attendant que le chemin de fer fût construit. De Bridgetown à Victoria Beach, distance de trente milles, on n'a pas encore commencé la construction du chemin de fer.

M. SUTHERLAND.

M. KAULBACH : Je me range à l'avis du député de Digby (M. Copp). Je doute fort que ce chemin de fer se construise jamais et le ministre des Travaux publics ferait acte de sagesse en ne construisant pas à grands frais une jetée publique, avant d'être certain que le chemin de fer s'y rendra.

M. LOGAN : Je regrette de ne pouvoir me ranger à l'avis du député de Digby et du député de Lunenburg. Cette jetée sera construite, non pas au terminus d'un chemin de fer de trente milles de longueur, mais au terminus d'un réseau de chemins de fer exploités par la société Mackenzie et Mann. Ils construisent actuellement, un chemin de fer de Yarmouth à Halifax sur la rive sud, et ils ont acheté le chemin de fer central de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont aussi acheté le chemin de fer de Victoria Beach, de sorte que lorsque ce chemin de fer sera construit jusqu'à Victoria Beach, ce sera un des terminus du réseau des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. A mes yeux l'accomplissement de ce chemin de fer ne saurait faire doute, et en pareilles circonstances, la construction de ce quai et de cette jetée sera d'urgence, non seulement pour les usages du chemin de fer, mais pour le public en général.

M. KAULBACH : Je ne veux pas déprécier cette entreprise de chemin de fer, mais à en juger d'après la géographie de cette province, il est possible qu'il se construise un chemin de fer de Middleton à Grenville, vis-à-vis la ville d'Annapolis. Une fois rendus là, les entrepreneurs hésiteront à suivre le tracé du bassin jusqu'à Victoria Beach. Voilà pourquoi, à mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse en ne construisant pas ce quai, avant que l'établissement de ce chemin de fer soit un fait accompli.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a donné à entendre que ce chemin de fer allait être complété presque immédiatement. Il n'a jamais existé de doutes sérieux au sujet de la construction de ce chemin de fer. Le député de Cumberland (M. Logan) affirme que l'entreprise est entre les mains d'une société puissante qui est en train de construire plusieurs centaines de milles de chemin de fer et qu'elle a l'intention de terminer les travaux sans retard. Cependant, en présence des faits qu'on m'a exposé, j'userai de prudence avant de dépenser ce crédit. On m'a donné à entendre que la construction de ce chemin de fer est d'urgence au point de vue du développement du pays et des intérêts de la navigation, et voilà pourquoi j'ai porté ce crédit au budget; mais avant de dépenser ces deniers, il faudra que j'aie la certitude que ce chemin de fer sera terminé.

M. KAULBACH : Sans doute Mackenzie et Mann sont en mesure de construire ce chemin de fer, mais je doute qu'ils puissent-

construire la voie ferrée, de Grenville, vis-à-vis Annapolis jusqu'à Victoria Beach.

Le MINISTRE DES FINANCES : Victoria Beach a toujours été l'objectif visé pour les chemins de fer se dirigeant à l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Au début, il fut entendu que le chemin de fer relierait Halifax et Victoria Beach. Plus tard, on modifia ce tracé ; mais, dans la pensée des populations de cette contrée, Victoria Beach a toujours été l'objectif recherché, de sorte qu'on cherche aujourd'hui à faire revivre un projet datant déjà de loin. L'entreprise était entre les mains de financiers marquants de Montréal et il n'y a aucun doute qu'ils l'auraient fait aboutir ; mais dernièrement, j'ai appris qu'i est intervenu une convention entre ces financiers et Mackenzie et Mann et qu'il a été stipulé que le chemin de fer passerait par Lunenberg.

M. COPP : Le chemin de fer est déjà construit de Lunenberg à Middleton, et il s'agit d'un prolongement de la voie ferrée de Middleton à Victoria Beach. Qu'il soit bien compris que je ne suis nullement hostile à ce crédit; mais je doute fort que ce chemin de fer se construise jamais, de Bridgetown à Victoria Beach, et avant de commencer la construction de ce quai, le ministre devrait acquérir la certitude que ce chemin de fer sera établi.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la distance de Victoria Beach à Annapolis ?

M. COPP : Il y a dix-sept milles, si le chemin de fer passe par le rivage de Grenville.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est sur le bassin d'Annapolis.

M. KAULBACH : Je me rappelle parfaitement les faits se rattachant au tracé de Victoria beach. Digby n'était pas encore desservi par chemin de fer ; mais depuis cette époque, on a construit un chemin de fer d'Annapolis à Digby et le chemin de fer en question est parallèle de la voie ferrée, établie de l'autre côté de la rivière. Je ne m'oppose nullement à la construction de ce chemin de fer ni au crédit demandé ; mais au moins, avant de construire ce quai, le gouvernement devrait-il acquérir la certitude que le chemin de fer en question sera prolongé au delà d'Annapolis.

M. BORDEN (Halifax) : Quand ce quai sera construit, entend-on l'utiliser pour le service du chemin de fer ou le faire servir à d'autres usages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sera un quai d'Etat, sous la direction du ministère de la Marine, et il sera utilisé pour le service de la navigation et du public en général.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que les trains passeront sur ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là notre intention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les trains utilisent le quai de Digby actuellement, mais c'est encore un quai d'Etat.

M. BLAIN : Est-il entendu que si ce chemin de fer n'est pas établi, le ministre ne commencera pas les travaux de construction de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, à moins d'avoir une certitude parfaite à cet égard, je ne me croirais pas autorisé à commencer les travaux du quai. J'irai donc aux renseignements et j'agirai en conséquence.

M. BORDEN (Halifax) : Le chemin de fer est-il en cours de construction ?

M. COPP : Non, pas à partir de Bridgetown, mais entre ce dernier endroit et Middleton.

Port de Wallace—améliorations et réfections, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce port est dans le comté de Cumberland. Le crédit en question est affecté à un double prolongement des débarcadères au port de Wallace et ces travaux coûteront $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux s'exécuteront sans doute sous la surveillance de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Wentworth—quai, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai se trouve dans le comté de Hants. Ce crédit est affecté à la construction d'un quai de 120 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur. Le coût estimatif est de $3,500.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il de travaux neufs ou réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De travaux neufs.

M. BORDEN (Halifax) : Demandera-t-on des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il s'agit de travaux neufs, j'estime préférable d'en adjuger l'entreprise par voie de publicité et de concurrence.

M. BORDEN (Halifax): Tenez-vous si fortement que cela à adjuger ces travaux par voie de concurrence publique?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'y tiens tellement que je ne m'en dispenserai sous aucun prétexte, à moins que l'ingénieur ne déclare, dans son rapport, qu'il est préférable de ne pas demander de soumissions. S'il s'agissait de simple travaux réparateurs, j'en conviens, il y aurait

peut-être lieu de ne pas les soumettre à la concurrence publique, mais lorsqu'il s'agit de travaux neufs, il est bien préférable, à mon avis, de les faire à l'entreprise.

M. KAULBACH : Relativement à cet item, je tiendrais à demander au ministre s'il sait que le brise-lames de Tancook qui a subi des réparations il y deux ans, mais d'une façon fort défectueuse, se trouve dans un état de délabrement complet ? Il n'y a pas de crédit au budget pour ces travaux. Les pilotis qu'on y a placés étant trop courts, les glaces et la marée ont soulevé ce brise-lames et l'ont presque complètement démoli. Je voudrais savoir pourquoi il n'y a pas de crédit au budget dans ce but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne n'a appelé mon attention sur le fait et l'ingénieur en chef me dit que l'ingénieur ordinaire n'a pas transmis de rapport à cet égard. Il en a pris note et ira aux renseignements demain.

M. KAULBACH : On a fait des représentations dans ce sens, j'en suis sûr.

West-Bay—quai (répétition de crédit, $2,000) $3,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût estimatif de ces travaux est de $3,300.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel comté ce quai se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Richmond.

Arichat-ouest—brise-lames, $700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames est dans le comté de Richmond. Il s'agit de réfections générales.

Wedge-Point—prolongement du brise-lames, $4,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames est dans le comté de Yarmouth. L'estimation du coût est de $4,500.

Wolfville—réparations du quai, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai se trouve dans le comté de King.

Chezzetcook-ouest—brise-lames, réparations, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comté de Digby.

Chezzetcook-ouest—brise-lames, réparations $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce brise-lames est dans le comté d'Halifax.

M. BLAIN : Ce crédit sera-t-il suffisant pour terminer les travaux ?

M. ROCHE (Halifax) : Le brise-lames actuel est défectueux, et le crédit demandé est destiné à prolonger ce brise-lames afin que les vaisseaux ne soient pas arrêtés par le sable qui s'accumule aujourd'hui à cet endroit. Ces travaux donneront plus de force au courant.

Port de Yarmouth—réparations, etc., $1,500.

M. KAULBACH : Le ministre peut-il nous dire ce que tous ces travaux de dragage et autres au port d'Yarmouth ont coûté à l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le mémoire dressé par l'ingénieur en chef, la totalité de ces dépenses atteint le chiffre de $117,476.

M. KAULBACH : La dépense doit dépasser ce chiffre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet état ne renferme pas les dépenses relatives aux travaux de dragage. Comme je ne prévoyais pas qu'on m'adresserait cette question, je ne saurais affirmer la chose positivement.

M. KAULBACH : Les travaux de dragage s'exécutent d'année en année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le sais, il y a force demandes de dragage. Nous espérons pouvoir utiliser un dragueur non seulement au port de Yarmouth mais dans les autres ports de la Nouvelle-Ecosse.

M. KAULBACH : A Lunenburg je suppose.

Beach-Point, I. P.-E.,—agrandissement du chenal des bateaux, à travers le barrage, $900.

M. HACKETT : Cet item a besoin d'éclaircissements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est consacré à l'élargissement du chenal. Il y a un excellent bassin à l'intérieur, offrant aux bateaux un abri parfaitement sûr, mais ils ne peuvent l'atteindre à eau basse, sans inconvénients ni perte de temps. Les travaux coûteront à peu près neuf cents dollars.

M. HACKETT : Quelle sera la hauteur de l'eau quand ces travaux auront été terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq pieds à eau basse.

M. HACKETT : Quelle sera la largeur du chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt-huit pieds.

L'Anse au Canot—réparations au brise-lames, etc., $500.

M. HACKETT : Comment se fait-il que ce brise-lames, dont on a terminé la construction l'année dernière, ait déjà besoin de réfection ?

M. LEFURGEY : On y a dépensé $3,000 l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est assez difficile d'expliquer comment il se fait que l'entretien de ces brise-lames coûte si cher. L'ingénieur les examine et c'est sur le rapport qu'il dresse que le ministère prépare ces évaluations budgétaires. S'il faut tant de réfections, cela tient sans doute aux avaries causées par les tempêtes.

M. HACKETT : Quelle est la partie du brise-lames qui a besoin de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La première section de 100 pieds a subi de graves avaries.

M. HACKETT : Est-ce qu'elle a été démolie par les tempêtes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas entièrement.

Cap-Traverse ou Carleton-Head—études hydrographiques, $3,000.

M. LEFURGEY : Le ministre pourrait-il nous renseigner au sujet de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les députés et les citoyens ont adressés au ministère nombre de représentations au sujet du service d'hiver à cet endroit, et j'ai cru utile d'inscrire au budget un minime crédit, afin de faire exécuter des études. Le rapport qui sera dressé par un expert du ministère au sujet de ces études sera fort utile au pays.

M. LEFURGEY : L'hiver dernier, il a été fait quelques études.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui a fait cette levée hydrographique ?

M. LEFURGEY : M. Egan, l'ingénieur ordinaire, avec l'aide de plusieurs ingénieurs. Il serait temps que ce rapport fut déposé sur le bureau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef a trouvé insuffisants les renseignements contenus dans ce rapport, et il est d'avis qu'il faudrait charger un expert de faire de nouvelles études avant de commencer ces travaux. Comme il s'agit de travaux fort dispendieux, l'honorable député (M. Lefurgey) en conviendra, il importe d'obtenir tous les renseignements voulus à cet égard. A mon avis, il convient de répondre aux vœux émis par les populations de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de l'amélioration du service d'hiver, mais en présence de la divergence d'opinion qui existe, le ministre ne sait vraiment à quel parti s'arrêter. Le comité en conviendra, on ne saurait faire un meilleur emploi de ces deniers que de les consacrer à des études faites par un expert.

M. LEFURGEY : Je suis bien aise d'entendre le ministre exprimer pareil avis; mais je lui rappellerai qu'il existe un rapport datant de 1894, dressé par l'ingénieur ordinaire du ministère à Saint-Jean. Dans ce rapport fort volumineux, l'ingénieur en question recommande la construction d'une jetée à Carleton-Point, pour le service de la navigation d'hiver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député se rappelle-t-il le coût estimatif des travaux, établi par cet ingénieur ?

M. LEFURGEY : Si je ne me trompe, cette estimation atteint près d'un million de dollars. Mais il ne s'agit point du coût des travaux pour le moment, mais de l'importance d'adhérer aux prescriptions du traité d'union, en établissant une jetée à la Pointe-Carleton, pour le service d'hiver. Je ne veux pas m'attarder à refaire l'historique de cette question des services de navigation dans l'Ile du Prince-Edouard; qu'il suffise de dire que la pointe Carleton est l'endroit que les vaisseaux peuvent desservir le plus facilement au cours de l'hiver.

Il y a dix ans que l'ingénieur de l'Etat recommandait dans son rapport, après avoir fait les études voulues, de construire une jetée à la pointe Carleton, et il est malheureux qu'il ait fallu attendre si longtemps la mise à exécution de ce projet. Au dire du ministre, les études faites l'année dernière sont incomplètes et il faudra de nouvelles études.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'affirme point que ces études soient insuffisantes, mais qu'en raison de la divergence d'opinion qui existe, le ministère a besoin de plus amples renseignements.

M. LEFURGEY : A tout événement, voilà neuf ans que nous attendons en vain la réalisation des engagements pris à l'époque de l'union, par l'établissement d'une jetée à cet endroit, et nous ignorons combien de temps il nous faudra encore attendre. Je le sais, le ministre des Travaux publics qui a tant à cœur d'améliorer les services de la navigation et des transports d'hiver dans l'Ile du Prince-Edouard, ne ralentira pas ses efforts et lorsqu'il se sera convaincu que Carleton-Point est bien l'endroit convenable, il poussera avec vigueur les travaux de construction de cette jetée.

M. HACKETT : Je me range parfaitement à l'avis du député de Prince-est. Le ministre des Travaux publics se le rappelle sans doute, au cours de cette session, il y a cinq ou six mois, nous lui avons présenté, dans son bureau même, une pétition couverte des signatures d'une foule de citoyens de l'Ile du Prince-Edouard, demandant la construction d'une jetée à Carleton-Point, et cela en conformité des prescriptions du traité de la confédération, relativement à l'entretien des services de communication entre l'île et le continent au cours de l'hiver. Le ministre qui, comme d'habitude, nous a fait le meilleur accueil, nous a promis qu'il étudierait sérieusement la question. Or, voilà

qu'il se contente de porter au budget supplémentaire un crédit de $3,000, pour payer les frais du relevé hydrographique effectué l'hiver dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait erreur. Il est toujours facile d'imputer le blâme au ministre, mais on le sait, cette question a fait l'objet de mes plus vives préoccupations. Il existe une telle divergence d'opinion entre les ingénieurs et les citoyens de la localité que j'ai cru devoir porter ce crédit au budget, afin d'obtenir les renseignements qui nous font défaut.

M. HACKETT : En mars dernier, quand j'ai fait le trajet du Cap Traverse au Cap Tourmentin, je me rappelle parfaitement avoir rencontré M. Higgins qui était sur la glace, à faire des études avec deux ou trois ingénieurs. Est-ce que son rapport a été transmis au ministère, et le cas échéant, qu'en est-il résulté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, nous avons reçu ce rapport.

M. HACKETT : Quelle est son estimation du coût des travaux ? La province est grandement intéressée à cette question des communications entre l'Ile et le monde extérieur: C'est une question de vie ou de mort pour elle; et nous tenons à tirer la chose au clair, aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Higgins estime que la construction d'une jetée à Carleton-Point coûtera près de $1,300,000.

M. HACKETT : Pourquoi le ministre ne porte-il pas un crédit au budget pour la construction de cette jetée ? Est-ce que, à son avis, c'est une somme exorbitante, quand il s'agit de l'entretien des communications avec l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire. Si j'éprouvais autant d'ennuis à faire adopter pareil crédit que n'en coûte l'adoption de ces crédits de $300,000 affectés aux provinces maritimes, j'hésiterais peut-être à me charger de semblable besogne. Du reste, l'honorable député en conviendra, s'il est possible d'obtenir un meilleur devis pour la construction de cette jetée à moins chers deniers, rien ne s'oppose à ce que je l'adopte; et si l'ingénieur est d'avis qu'il soit possible d'exécuter ces travaux plus économiquement, je serais parfaitement autorisé à effectuer quelques frais pour me procurer ces renseignements voulus à cet égard.

M. HACKETT : Le ministre nous parle de crédits de $300,000 pour les provinces maritimes. Que fait-il pour l'Ile du Prince-Edouard ? Il se contente de doter de $31,000 le service des ports et des rivières. La totalité est de $66,800, y compris d'anciens crédits montant à $35,000, soit au total $31,800 de crédits nouveaux pour la province de l'Ile du Prince-Edouard. A coup sûr, il ne prétendra pas que nous entravons les travaux du comité, en demandant qu'on dote un peu plus libéralement les services de notre province. Il pourvoit largement aux besoins des autres provinces et force nous est bien, à nous représentants de l'Ile du Prince-Edouard, de faire valoir les droits de nos populations. Le ministre, j'espère, sera en mesure d'ouvrir un autre crédit supplémentaire, juqu'à concurrence de $1,300,000 pour la construction de cette jetée à Carleton-Point.

M. LEFURGEY : Est-ce que l'ingénieur a recommandé de construire à Carleton-Point même la jetée et le brise-lames en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au lieu de répondre à cette question, je préfère transmettre à l'honorable député un exemplaire du rapport de l'ingénieur.

M. LEFURGEY : Le ministre nous obligera beaucoup en nous transmettant un exemplaire de ce rapport.

M. HACKETT : Le ministre voudrait-il bien déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en ferai un plaisir.

Havre de Cove-Head—amélioration de l'entrée du chenal, $1,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sont donnés à l'entreprise, et ce crédit est affecté au paiement du reliquat de la dette.

Higgin's-Shore—réfection de la jetée, $1,000.

M. HACKETT : Ces travaux s'exécutent dans le comté que je représente ici, et j'ai déjà été en lieu de faire observer au ministre que les réfections de cette jetée sont défectueuses. Se propose-t-il de faire de nouvelles réparations ou de construire une nouvelle jetée à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il serait sans doute préférable de construire une jetée neuve ; mais notre ingénieur déclare, dans son rapport, que ces travaux réparateurs de la jetée seront suffisants.

M. HACKETT : Nous avons déjà voté ce crédit de $10,000 dans le budget principal pour la réfection de cette jetée, et j'ai alors fait observer au ministre que ces travaux seraient en pure perte. En mars dernier, avant l'ouverture du parlement, j'ai assisté à une assemblée des électeurs de cette section et tous, libéraux comme conservateurs ont déclaré, d'une voix unanime, qu'il serait inutile de réparer à grands frais cette ancienne jetée et qu'il faudrait en construire une neuve à une centaine de pieds de l'ancienne, et ils ont transmis une requête au gouvernement dans ce sens. Avec

ces deux crédits de $1,000, il serait facile de pousser activement les travaux d'une jetée neuve; au lieu de dépenser inutilement les deniers publics pour réparer l'ancienne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après que l'honorable député eût appelé mon attention sur cette question, je demandai à l'ingénieur de dresser un rapport et c'est sur ce rapport que s'appuie le crédit en discussion. Il serait préférable d'adopter cet article, puis je remettrai la question à l'étude et obtiendrai un nouveau rapport.

M. HACKETT : A l'assemblée en question, le sénateur Yeo et l'honorable James Richards, membre du cabinet provincial se sont rangés à mon avis. Ils ont déclaré qu'il était d'urgence de construire une nouvelle jetée et que ce serait pur gaspillage des deniers publics de réparer l'ancienne jetée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je verrai à ce que l'ingénieur fasse un nouvel examen.

Jetée de Lewis-Point—réfections, $1,100.

BLICS : Cette localité est située dans le comté de King.
le comté de King.

Port de New-London—amélioration de l'entrée des rivières Clinton et aux Français, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le rapport de M. Simpson, l'ingénieur, le chenal est obstrué par une barre, et depuis qu'on a commencé les dragages en 1900, il s'est effectué un grand changement. La construction d'un brise-lames assurera une hauteur d'eau suffisante.

Cardigan-nord—prolongement, $4,000.

M. LEFURGEY : En quoi la jetée actuelle est-elle défectueuse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'approfondir le chenal et d'en faciliter la navigation aux vaisseaux.

Point Prim—quai, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit sera appliqué à la construction d'un quai de 1,000 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, de 6 pieds de profondeur à eau basse et de 15 pieds à eau haute. Le coût des travaux sera de $15,000.

Richmond Bay—reconstruction du quai près du passage de la Grande rivière, $1,500.

M. HACKETT : Ce quai s'est-il détérioré ou le gouvernement en a-t-il négligé l'entretien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux réparateurs que l'ingénieur estime d'urgence.

M. HACKETT : Au lieu de reconstruire le quai au passage de la Grande rivière, le gouvernement, à mon avis, devrait construire un pont sur cette rivière. Cet après-midi, nous avons voté un crédit dans le but d'établir une grande route en Nouvelle-Ecosse entre le chemin public et la jetée. Il n'y a guère qu'un huitième de mille de distance entre la Grande rivière et le quai d'un côté, et la jetée de l'autre côté. Au lieu de réparer ce quai, le gouvernement devrait construire un pont sur la Grande rivière, afin de faciliter aux habitants des lots 12, 13 et 14 l'accès de l'autre rive pour y transiger leurs affaires en été, au lieu de faire un circuit de huit à dix milles, par le pont supérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'appellerai l'attention de l'ingénieur sur la proposition de l'honorable député et lui demanderai de faire rapport sur cette question.

Summerside — brise-lames, (ancien crédit), $35,000.

M. LEFURGEY : Cette question revient sur le tapis depuis nombre d'années et c'est déjà de l'histoire ancienne. Dans le budget de 1898, il figure un crédit de $30,000 pour le brise-lames de Summerside, dans le budget de 1899. il y a un crédit de $3,000; dans celui de 1900, un crédit de $20,000; en 1901, $20,000; en 1902, $35,000, et maintenant voici un crédit de $35,000, soit au total $108,000 votés pour le brise-lames de Summerside. Je tiendrais à savoir le chiffre des sommes dépensées et la quantité de travaux faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été dépensé $3,388 sur les crédits votés pour cette entreprise, et il a été construit 250 pieds de ce brise-lames. En 1900 il a été adjugé à l'entreprise, mais l'entrepreneur depuis quelque temps, a discontinué les travaux. Je n'ai pas eu le temps de m'occuper de cette affaire, et je demande au comité de voter de nouveau cet ancien crédit, en attendant que je puisse aller aux renseignements et étudier la chose. Nous voulons bien pousser ces travaux ; mais si les choses sont telles qu'on les représente, il serait préférable d'annuler le contrat et de demander de nouvelles soumissions.

M. LEFURGEY : Le ministère a eu amplement le temps d'étudier la question, puisque les travaux sont suspendus depuis plus d'un an. Le gouvernement a-t-il fait les démarches voulues pour constater si l'entreprise sera exécutée, oui ou non ? Il s'est échangé une correspondance entre le ministère et les entrepreneurs qui prétendent que les plans et devis stipulés au contrat ne sont pas praticables et qu'il serait impossible de le exécuter même en dix ans, quand bien même les travaux marcheraient sans interruption tous les jours ouvrables. On prétend que si les travaux ont été suspendus, c'est que la pierre n'était pas de la qualité voulue ; mais la correspondance échangée entre l'ingénieur sur l'île et celui d'Ottawa est en désaccord sur ce point. Il est stipulé

au contrat que la pierre sera de qualité convenable et durable, de nature à résister aux intempéries des saisons, et que l'ingénieur pourra toujours l'accepter ou la rejeter. L'ingénieur ne rejeta point la pierre employé dans la construction du brise-lames et les travaux marchèrent pendant quelque temps, jusqu'à ce qu'un ingénieur, venu d'Ottawa, condamna la pierre. Alors, les entrepreneurs refusèrent de continuer les travaux, et cela parce que la pierre qui avait été approuvée par l'ingénieur chargé des travaux, avait été condamnée par l'ingénieur venu d'Ottawa. A mon avis, il ne convient pas que cette entreprise que le gouvernement a jugé utile en 1898, serve de jouet aux politiciens, à chaque élection. En 1898, alors que je briguais les suffrages populaires, dans une élection partielle, on distribua par toute la ville la réclame que voici :

VIVENT LES TEMPS PROSPERES !

Plus de chômage !

Il y aura de l'ouvrage en abondance cet hiver pour les ouvriers de Summerside et pour ceux du dehors.

Les travaux du brise-lames marchent et il est certain que le "Stanley" viendra à Summerside pour faire l'essai de la praticabilité de la route de Summerside au Cap-Tourmentin.

Une dépense de $500 en espèces sonnantes, par mois.

Vivent encore une fois les temps prospères pour Summerside !

Voilà comment on exploite dans un but politique les travaux publics dont le gouvernement a reconnu l'utilité et l'urgence; et je me permettrai de faire observer au ministre que si le gouvernement a l'intention de continuer ces travaux; s'il juge utile d'enlever le sable accumulé dans le port, d'approfondir le chenal, de créer un courant à travers le passage, afin de briser les glaces et de tenir le port d'hiver libre plus longtemps, je trouve inexplicable qu'on use de pareille temporisation, et qu'on exploite cette affaire dans un but politique à la veille de chaque élection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député désapprouve-t-il ces travaux ?

M. LEFURGEY : Le ministre ne saurait tirer pareille déduction de mes paroles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe, vous avez dit: Si le gouvernement juge utile de poursuivre ces travaux.

M. LEFURGEY : Je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas censé dicter aux ingénieurs une ligne de conduite et leur dire si, à mon avis, il est utile et urgent d'exécuter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se font dans l'intérêt public et non pas dans un but politique, j'ai demandé à l'honorable député s'il est d'avis qu'il faille les continuer.

M. LEFURGEY : Je le répète, si le gouvernement juge ces travaux d'utilité publique, il faut, non pas les exploiter dans un but politique, mais les pousser aussi activement que possible. Cette entreprise date de 1898 et si c'est une œuvre d'utilité publique—ce qu'il y a lieu de supposer, puisque le gouvernement a voulu y consacrer une somme de $50,000 à $100,000—il faut pousser activement l'entreprise, et si elle est condamnée par l'ingénieur, alors qu'on fasse un nouveau contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais guère donner d'éclaircissements au sujet de la marche de ces travaux depuis 1898 jusqu'à ces derniers temps. L'ingénieur en chef a appelé mon attention sur la question. Les intéressés demeurent fort loin d'ici et je n'ai pas eu le temps d'approfondir la matière. A mon avis, il s'agit ici de travaux d'urgence et d'utilité publique pour le district où ils se font et je tiens à ce qu'on les reprenne à brève échéance et à ce qu'on les pousse avec activité.

M. LEFURGEY : Le ministre me demande si j'estime que ces travaux sont d'urgence et voici ma réponse: en construisant un brise-lames convenable d'Indian-Head jusqu'au phare du pont de Summerside, on obtiendrait un courant plus puissant, et non seulement on empêcherait le sable d'obstruer le port, mais on réussirait, en outre, à le tenir plus longtemps libre de toute accumulation de glaces. Voici une lettre adressée par les entrepreneurs au ministère, en mars 1902, vers l'époque à laquelle ils abandonnèrent les travaux:

Ottawa, 18 mars, 1902.

L'hon. J. I. Tarte,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Relativement au brise-lames d'Indian-Head—port de Summerside, I. P.-E.

Monsieur,—Nous avons commencé la construction du brise-lames en juin dernier et nous n'avons pu compléter que 250 pieds pour la fin de la saison. La longueur du brise-lames, une fois terminée, sera de 3,150 pieds. Nous avons poussé les travaux aussi activement que possible ; nous avons employé 30 hommes et nous avons utilisé deux remorqueurs à vapeur, une sonnette à vapeur, avec treuils à vapeur et quatre grandes allèges, outre deux goélettes pour transport de la pierre. L'inconvénient que nous avons rencontré, c'est que nous ne pouvions mettre en œuvre les broussailles et la pierre que lorsque le vent ne soufflait pas sur la côte, et à marée basse ; c'est là ce qui explique le retard survenu dans l'exécution des travaux, contre toutes nos prévisions, car les allèges chargées de pierre ont dû, mainte fois, demeurer au port quatre et cinq jours de suite, en attendant une température plus propice et la marée basse.

Quelquefois, nous n'avons pu travailler que trois heures par jour, et jamais plus de cinq heures par jour, et cela à cause de la marée.

Nous avons un outillage dispendieux, et comme force nous était de n'utiliser nos hommes que quatre ou cinq heures par jour, tandis

qu'ils chômaient complètement quelquefois, on comprend que les travaux n'aient guère avancé.

Si vous pouviez remédier à cet état de choses et nous autoriser à substituer du bois aux broussailles et les pilotis dans l'œuvre, sans frais supplémentaires, cela parerait à tout inconvénient et nous pourrions pousser plus activement les travaux.

En attendant votre réponse.

Bien respectueusement,

(Signé) HUGH McDONALD.

Cela se passait en mars 1902 et le ministère a amplement eu le temps d'étudier la question, de façon à pouvoir donner aux entrepreneurs une réponse définitive et catégorique et les mettre en mesure de connaître s'ils continueraient leurs travaux, au printemps. Maintenant que le ministre a l'affaire en mains, j'espère qu'il veillera à ce que les travaux soient poussés avec activité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais m'efforcer de débrouiller l'affaire.

M. HACKETT : Quel est le chiffre des dépenses effectuées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé une somme de $3,000 à $4,000.

M. HACKETT : Et cependant, le parlement a voté $108,000 pour ces travaux. Tout cela n'est donc qu'un trompe-l'œil, de la part du gouvernement. Voici un article paru dans le "Patriot" de Charlottetown, en date du 2 octobre :

Le journal dit que le gouvernement et ses partisans ont droit à tous les remerciements de la population de l'Ile du Prince-Edouard, il publie, lui aussi, les portraits de M. Mackinnon, que nous n'avons pas vu depuis longtemps et que nous avions presque oublié, et de M. Hughes, l'honorable député du comté de King, que nous sommes heureux de posséder avec nous tout le temps. Ces portraits sont là, afin de mieux aider à tromper le public. M. MacKinnon et M. Hughes sont d'excellents jeunes gens. Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on nous donne leur photographies, car ils ont tous deux fort bonne mine et sont doués d'un excellent caractère. Mais il s'agit ici d'une chose assez grave, car il est question de voter de nouveau $35,000 pour le brise-lames de Summerside. Je me rappelle fort bien, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Prince-est, que lors de la campagne électorale de 1898, ses adversaires avaient annoncé sur tous les hustings qu'on ferait de Summerside l'un des plus beaux ports de l'Ile du Prince-Edouard et que le gouvernement avait l'intention de consacrer beaucoup d'argent à ces fins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce parce qu'il s'était prononcé en faveur de ce brise-lames qu'il a été battu?

M. HACKETT : Il n'y a aucun doute que cela dut contribuer à faire élire son adversaire. Mais je puis vous assurer que, dans la suite, et lors d'une élection provinciale, quand M. Desroches s'était présenté dans Summerside contre M. Angus McMillan, celui-ci l'emporta par deux voix de majorité, tout simplement parce qu'il avait dit aux électeurs de Summerside et des environs que s'il était élu, Summerside verrait s'ouvrir une ère de grande prospérité et de grands travaux y seraient exécutés. Cependant, rien ne fut fait pendant cinq ans, et maintenant nous voyons que, à la veille d'une autre élection, et afin de tromper de nouveau notre public, ce montant apparaît une seconde fois dans le budget, au-dessous des vignettes de ces deux messieurs qui ne se soucient pas plus de Summerside que de l'homme dans la lune.

M. HUGHES (King) : Si nos honorables amis de la gauche ne sont pas en faveur de ce crédit, je demanderais qu'il soit biffé. Il y a plusieurs endroits, dans mon propre comté, qui seraient heureux d'avoir cet argent, et qui sauraient en faire un judicieux emploi.

M. HENDERSON : Si ce crédit est biffé, la responsabilité en retombera sur l'honorable député (M. Hughes).

M. GANONG : L'honorable ministre sera sans doute assez bon de nous donner là-dessus quelques renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour certains agrandissements, nécessités par un commerce qui s'accroît constamment. Le gouvernement avait construit un quai, et l'on résolut d'acheter le terrain. Mais le gouvernement et le propriétaire de ce terrain ne purent tout d'abord s'entendre sur le prix. Des négociations se poursuivirent, et enfin, il y a quelques mois, nous en arrivâmes à une entente et le terrain est maintenant la propriété de la Couronne. On a besoin de ces $5,000 pour solder le prix d'achat et agrandir le quai.

M. GANONG : Devons-nous comprendre que le gouvernement a construit un quai à cet endroit sur un terrain qui ne lui appartenait pas, et nous demande-t-on aujourd'hui ces $5,000 afin de remédier à certaines erreur commises ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que c'est là à peu près la situation.

Cap-Tourmentin—améliorations, $10,000.

M. LEFURGEY : De quelles améliorations est-il ici question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit, mon honorable ami ne l'ignore pas, ne laisse pas que d'être assez important. Ce crédit est surtout demandé pour des ouvrages de maçonnerie. Je crois savoir que toute la structure a beaucoup besoin de réparations et à moins que quelque

chose ne soit fait immédiatement, il s'en suivra sans doute de grands dommages.

M. LEFURGEY : Doit-on construire un nouveau quai au large ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour une terrasse le long de la structure actuelle.

M. LEFURGEY : Doit-on prolonger le quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas avec ce crédit. Il ne s'agit ici que de travaux de protection.

Campobello—brise-lames sur la grève Wilson (à voter de nouveau), $3,000.

M. GANONG : L'honorable ministre nous dira sans doute combien ces travaux ont déjà coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En compte rond, $30,000.

M. GANONG : Ces $3,000 sont, je suppose, pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. GANONG : Où en sont rendus ces travaux ? Est-ce qu'un navire peut en approcher ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le brise-lames a maintenant une longueur de 207 pieds, et quand tout sera terminé, il aura 455 pieds de longueur. Je ne vois pas que cela ait rien à faire avec le la profondeur de l'eau.

M. GANONG : Il s'agit ici d'un crédit dont on nous a déjà parlé. Quelque députés seront peut-être d'avis que je ne devrais pas critiquer ce crédit, parce qu'il s'applique à mon comté. Mais je ne crois pas moins user ici librement de mon droit de critique, parce que s'il fallait tout laisser passer sans rien dire ce n'est pas 67 millions qu'on nous demanderait chaque année pour les dépenses publiques, mais bien 367 millions. Au lieu de demander des soumissions pour ces travaux, avant de donner aux pêcheurs de l'endroit pleine valeur pour chaque dollar dépensé, le gouvernement a entrepris de faire ces travaux lui-même, et on lui a donné environ $20,000 d'ouvrage pour $30,000. Dix-neuf travées ont été construites, là où le jusant s'élève jusqu'à 30 pieds, et bien que les travaux se poursuivent depuis deux ans, aucun navire ne peut encore approcher. L'excédent de dépenses de $10,000 n'a servi là qu'à pouvoir donner du travail aux bons amis du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes renseignements se bornent à ce que m'en apprend le rapport de l'ingénieur. Mon honorable ami est un homme fort entendu en affaires. On m'informe que le département a demandé des soumissions, et qu'il n'en a pas reçu une seule, ni de l'honorable député ou d'aucun de ses électeurs. Par conséquent, je suppose qu'on a dû se mettre à l'œuvre sous la direction de l'ingénieur.

M. GANONG : On n'a pas fait de grands efforts en ce sens. Quoi qu'il en soit, nous avons déjà discuté tout cela, et il est bien inutile d'y revenir à nouveau.

Campbellton—prolongement du quai, réparations, etc., $10,000.

M. GANONG : N'a-ton pas déjà demandé un crédit pour cela dans le buget principal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il y a là $15,000. Il s'agit ici de prolonger le quai à Campbellton, soit une distance de 300 pieds. Ce nouveau crédit comprend le paiement, quand la somme en sera connue, à M. Shive, pour l'achat de sa propriété.

M. GANONG : Est-ce là encore l'un de ces cas où le gouvernement a construit un quai sur un terrain qui ne lui appartenait pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne crois pas que le cas soit analogue. Il n'a pas été nécessaire d'acheter toute la propriété. On a eu recours à l'expropriation ; la Couronne a pris possession de la propriété, mais aucun règlement n'a été effectué. Le crédit demandé suffira à payer pour cette propriété et pour les améliorations.

M. GANONG : Sont-ce là entièrement de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût probable de ces travaux s'lève à $35,000.

M. GANONG : Ce n'est pas ce que je demande. Cela me paraît tout simplement un prolongement du quai. Il a dû y avoir un premier quai quelconque, puisqu'on nous demande de le prolonger. Le titre de propriété de ce premier quai est-il en la possession du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose que la Couronne possède le terrain sur lequel le nouveau quai a été construit. Il n'en était pas de même pour le terrain avoisinant, qui depuis a été exproprié.

M. COCHRANE : Pourquoi le gouvernement désire-t-il cet autre terrain, s'il en a déjà un autre pour construire le quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il se fait là un trafic assez considérable. Il était devenu nécessaire d'acheter cela dans l'intérêt du public, et cela nous coûtait bien meilleur marché que de prolonger notre propre quai.

M. COCHRANE : Ce que j'entend par prolongement, c'est qu'on s'avance dans la mer. Pourquoi, alors, vous faut-il plus de terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ainsi que les choses se passent, et nous ne demandons pas plus de terrain. On avait déjà construit un quai à côté du quai du gouvernement, mais ce quai se trouva insuffisant pour le commerce de l'endroit. Comme il était contigu au quai du gouvernement, on l'acheta et on le joignit au quai du gouvernement de manière à ne faire qu'un seul quai des deux.

M. COCHRANE : Pourquoi est-il nécessaire d'élargir ce quai au point qu'il nous faille plus de terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'achetons pas plus de terrain.

M. COCHRANE : Qu'est-ce donc que vous êtes à exproprier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Partie de ce quai peut se trouver sur un lot de grève, on achète le quai et le terrain tout ensemble.

M. COCHRANE : Vous avez acheté un quai, et vous l'avez ensuite prolongé ?

M. EMMERSON : Ce quai a été construit il y a huit ans.

M. COCHRANE : Nous ne voulons pas en revenir à l'histoire ancienne. Nous ne voulons parler que de ce qui se passe actuellement.

Chatham—cale pour bateau-phare, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été entrepris à la demande du département de la Marine et des Pêcheries. On a fait remarquer que le pays épargnerait beaucoup si les bateaux-phare pouvaient être amenés là pour être réparés, et être prêts à recommencer leur service de bonne heure au printemps.

Cocagne, quai—indemnité au capitaine Antoine Arsenault de la goélette " Morning Star," pour les dommages qu'a subis son vaisseau, un poteau d'amarrage défectueux ayant cédé, $250.

M. R. L. BORDEN : Que peut bien être cela ?

M. REID : A qui appartient la goélette ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de dommages à une goélette appartenant au capitaine Antoine Arsenault. Ce crédit est demandé, d'après rapport des officiers du département. J'ai tout lieu de croire que c'est là un règlement parfaitement équitable.

M. GANONG : Le gouvernement est-il donc tenu d'être responsable de ces sortes d'accidents ? On pourrait alors nous réclamer des dommages pour une simple bouée qui aurait été déplacée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas assez versé dans la science de la profession d'avocat pour pouvoir indiquer à mon honorable ami comment s'y prendre pour obtenir du gouvernement le paiement d'une réclamation. Mais j'ai toujours pensé qu'en matière de responsabilité le gouvernement doit agir comme tout homme honnête pourrait le faire, c'est-à-dire payer promptement toute réclamations qui lui semble bien fondée.

M. COCHRANE : Comment le capitaine de cette goélette établit-il sa réclamation contre le gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il prétend que, par suite de négligence, relevant du service du gouvernement, sa goélette a subi des dommages. Il réclamait d'abord $500, mais nous sommes tombés d'accord pour $250.

M. BORDEN (Halifax) : Où se trouvait ce poteau d'amarrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Cocagne.

M. REID : Il arrive parfois que les bateaux ont des difficultés à passer dans les écluses et que des poteaux d'amarrage ont cédé, mais presque toujours le gouvernement a pu alors établir que la faute en était aux bateaux mêmes, par suite de tension extraordinaires exercée sur les poteaux. Voilà maintenant qu'on parle d'établir un précédent qui peut nous causer beaucoup d'ennuis à l'avenir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là mon avis.

M. GANONG : Ce crédit a toute l'apparence d'une faveur, et c'est ainsi que le verra certainement le pays.

M. REID : Le précédent établi par le ministre rend le gouvernement passible de ces sortes de dommages-intérêts à perpétuité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une exagération de dire que c'est là un précédent. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne serait pas tenu à un dédommagement au même titre qu'un individu. Je n'ai aucune connaissance personnelle de cet incident. Les fonctionnaires de mon département m'en ont parlé, et ils se sont prononcés en faveur de ce paiement.

M. REID : J'admets volontiers avec le ministre que quand le gouvernement cause des dommages il doit en être tenu responsable. Mais je crois que le cas dont il s'agit devrait être présenté en cour d'Echiquier. A-t-on pris, à ce sujet, l'avis du ministère de la Justice ? Ou bien, pourquoi ne s'est-on pas présenté en cour d'Echiquier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit ici que de fort peu de chose, et l'honorable député sait fort bien qu'il ne serait guère juste de forcer le requérant à s'adresser aux tribunaux car les frais dévoreraient la plus grande partie de son indemnité de $250. J'ai confiance dans les fonctionnaires de mon ministère, et je

sais q u'ils n'ont pu se prononcer pour l'affirmative que parce qu'ils en sont venus à la conclusion que cette réclamation était bien fondée.

M. COCHRANE : Je suppose qu'un particulier possèderait un quai, où un navire viendrait charger ou décharger. Survient une tempête qui fait subir des dommages à ce navire. Le particulier serait-il alors responsable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas un homme de loi, mais j'imagine que dans un cas comme celui-là, si le propriétaire du bateau a payé ses droits de quaiage—et on se plaint que ces droits sont très élevés sur les lacs—et si les poteaux d'amarrage ne sont pas suffisamment résistants, j'imagine, dis-je, que le propriétaire du quai est responsable. Toutefois, je préfère n'exprimer aucune opinion là-dessus.

M. GANONG : Ce quai est-il un quai libre, ou en tire-t-on un revenu quelconque ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose que c'est là un quai libre.

M. GANONG : Alors, non seulement nous permettons à cet homme de se servir du quai sans rien payer, mais nous lui versons en outre de l'argent pour avoir endommagé ce quai.

M. REID : Ce n'est pas contre cette réclamation elle-même que je m'oppose. Mais je trouve étrange de payer cette somme quand on force d'autres personnes à se présenter en cour d'Echiquier pour des réclamations tout aussi peu considérables. Quand il s'élève, par exemple, un différend au sujet d'une expropriation, il faut se présenter en cour d'Echiquier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit alors de cas où les officiers ne recommandent pas de faire paiement.

M. REID : Je m'oppose à ce paiement parce que cela constitue un précédent qui va lier à jamais le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas.

M. REID : Au contraire, vous verrez.

M. GANONG : Il s'agit ici d'un quai dont on a l'usage gratuit. Si quelqu'un y amarre son navire, et n'a rien à payer pour ces avantages, est-il raisonnable de supposer qu'on doive l'indemniser des dommages qu'il pourra subir ?

M. REID : Il s'est présenté plusieurs cas de ce genre où le gouvernement n'a rien payé. Supposons qu'un navire porte une cargaison de grande valeur, et que cette cargaison subit des dommages. En s'en tenant à ce principe, le gouvernement ne devrait-il pas aussi être tenu de payer ces dommages. J'ai bien peur que le gouvernement n'établisse ici un fâcheux précédent.

Dalhousie—améliorations du port, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On veut ici aménager le quai de telle sorte que les navires pourront aller s'y charger de bois, sans être forcés d'avoir recours à des allèges.

M. CLARKE : Quel sera le coût total de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur estime ce coût total à $40,000.

M. GANONG : Est-ce là le premier crédit qui a été voté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Dipper harbour—brise-lames, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef demande ce crédit pour la construction d'un brise-lames de 235 pieds de longueur, 44 pieds de largeur à l'extrémité, et 32¾ pieds de profondeur à l'étiage des marées du printemps. Ce nouveau brise-lames doit être construit sur l'emplacement occupé par l'ancien quai sur le côté ouest du port. Les fondations ont déjà été faites en partie, et les travaux doivent être donnés à l'entreprise. Le coût total est estimé à $25,000.

M. BLAIN : Y a-t-il eu de l'argent dépensé en cet endroit l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il n'y en a pas eu.

Hopewell Cape—réparations du quai, etc., $5,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour terminer des travaux donnés à l'entreprise. Le montant total est de $19,998.

M. BLAIN : Quand ce contrat a-t-il été passé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 8 octobre 1900, avec obligation de terminer les travaux le 8 octobre 1901.

M. BLAIN : Ces travaux ont-ils été terminés à temps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils n'ont été terminés que récemment.

Port de Miscou—quai, $5,000.

M. BENNETT : Est-ce là un nouveau quai, et ce crédit sera-t-il suffisant pour tout payer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un nouveau quai, et ce crédit n'est destiné qu'à payer les premiers travaux. Le coût total sera de $11,850.

M. BENNETT : En quel comté est situé ce port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gloucester.

M. BENNETT : Y a-t-il un village en cet endroit, et à quel objet est destiné ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce port est dans une île, où il y a environ 70 maisons et 11 homarderies. La population comprend environ 500 âmes. La grande industrie est la pêche. Cependant on fait aussi un peu d'agriculture.

M. BENNETT : Et le gouvernement parle de construire un quai de $11,000 sur une île où il n'y a qu'environ 500 âmes. Y a-t-il quelqu'un, sur cette île qui puisse contribuer à la construction de ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il y a là 11 homarderies, il doit se faire un commerce assez considérable.

M. BENNETT : Si ce commerce exige la construction de ce quai, pourquoi ceux qui y sont engagés ne se construisent-ils pas eux-mêmes ?

North-Head, brise-lames — Grand Manan, $10,000.

M. GANONG : L'honorable ministre voudra sans doute être assez bon de nous fournir quelques détails là-dessus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux assez considérables, car le coût total, d'après l'état estimatif de l'ingénieur du département, s'élève à environ $91,000.

Petit Rocher—brise-lames, $6,000.

M. BENNETT : Sont-ce là de nouveaux travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Ce crédit est destiné à la construction d'un brise-lames de 350 pieds de longueur. Le coût total en est estimé à $27,400.

M. BLAIN : En quel comté est Petit Rocher ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gloucester.

Pointe du Chêne—réparations aux brise-lames, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour réparer les dommages causés aux brise-lames par une tempête survenu en janvier dernier, et pour protéger d'autres brise-lames avec des soutiens en maçonnerie.

Port de Richiboucto—prolongement de la jetée nord (à voter de nouveau), $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour payer ce qui reste dû sur l'entreprise.

M. GANONG : Puis-je demander s'il a été fait quelque rapport au sujet du coût du dragage à Saint-Andrews ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a demandé que ce rapport fût fait, mais nous ne l'avons pas encore reçu.

Amherstburg, Ont.—dragage, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux dispendieux et importants. Voilà déjà quelque temps qu'on en parle. On estime que ces travaux coûteront en tout $45,000.

M. HUGHES : Quel est le trafic qui se fait à Amherstburg?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un grand va-et-vient de navires en cet endroit, et on éprouve beaucoup de difficultés à lutter contre les ports des Etats-Unis, où l'on a fait des travaux considérables.

M. BLAIN : La drague du gouvernement a-t-elle fonctionné là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ce crédit est pour la prochaine saison, et c'est notre intention de ne rien négliger pour rendre plus facile l'accès de ce port.

M. BLAIN : Un crédit a déjà été voté l'année dernière. Ce crédit a-t-il été dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés pour nos travaux. Nous avons adopté un plan qui va nous permettre, je crois, de donner pleine valeur de l'argent qui sera dépensé.

Blind river, quai—Caisson de tête ajouté, $3,000.

M. BENNETT : Retire-t-on quelques revenus de ce quai ? Cet endroit se trouve, je crois, dans le district d'Algoma. Quel a été le coût original de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $9,310. Le quai n'a pas encore été formellement transféré au département de la Marine, de sorte que nous n'en avons encore rien retiré. J'ai entendu dire que cette partie du pays se développait très vite.

M. HUGHES : Où se trouve cette rivière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A 80 milles à l'est du Sault Sainte-Marie.

M. BLAIN : Est-ce qu'on n'a pas dépensé de l'argent en cet endroit l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise a été terminée, et le coût total a été environ $9,000.

Barry's Bay, rivière Madawaska—quai, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour établir ici un petit quai. Il y a, en cet endroit, tout un noyau de population, et il y a une forte augmentation des opérations minières. Après avoir considéré la chose attentivement, j'en

suis venu à la conclusion qu'un petit quai rendrait ici de grands services.

M. BLAIN : Les citoyens de l'endroit ont-ils fait des représentations à ce sujet?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une délégation, dont faisait partie celui qui est à la tête des opérations minières, est venue me trouver ; à la demande de cette délégation, je suis allé au renseignements, et j'ai pu me convaincre que ce petit quai serait d'une grande utilité.

M. BLAIN : Ce crédit sera-t-il suffisant pour tout terminer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Comment doit-on dépenser cet argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'entreprise. Je donne à l'entreprise l'exécution de tous ces nouveaux petits travaux.

Bracebridge—quai, $5,800.

M. BENNETT : Ce montant suffira-t-il à compléter les travaux. L'achat de l'emplacement est-il compris là-dedans, et la ville va-t-elle fournir quelque chose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est le nouveau Muskoka. Je ne vois pas qu'on ait établi des estimations pour l'emplacement, et j'en conclus que cet emplacement ne doit rien nous coûter.

M. BENNETT : Ce crédit de $5,800 suffira-t-il à tout terminer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HUGHES : Ce quai est très nécessaire. Bracebridge est un bras du lac Muskoka, et il y a là beaucoup de commerce en été. Ce quai nous a été promis lors d'une des dernières élections, mais il n'en est pas moins pour cela nécessaire.

Havre de Bronte—améliorations, $6,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour terminer les travaux qui se poursuivent.

M. BLAIN : Le gouvernement possède-t-il ce quai, ou est-ce là propriété particulière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bronte-Harbour est dans le comté d'Halton. Je n'ai pas ici devant moi les renseignements voulus, mais je ne vois pas pourquoi ce quai ne serait pas propriété de l'Etat. On a déjà dépensé là beaucoup d'argent. Mon honorable ami doit savoir à quoi s'en tenir là- dessus. Je vais m'enquérir de ce qu'il en est; mais, je le répète, je ne vois pas pourquoi ce quai n'appartiendrait pas à l'Etat.

Jetée du chenal de Burlington—pour compléter les travaux de renouvellement et de réparations donnés à l'entreprise, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour des travaux actuellement en train.

M. GOURLEY : Ces endroits peuvent-ils se trouver sur un carte géographique ?

M. HUGHES : Ce chenal se relie à la baie de Burlington, et constitue l'entrée qui donne accès à Hamilton.

M. GOURLEY : Nous nous considérons comme constituant la partie maritime du pays, et l'on ne nous donne que $313,000 pour nos ports et rivières. Mais quand il s'agit d'une province de l'intérieur comme celle d'Ontario, nous voyons qu'on y dépense $142,000 de plus. Je ne veux soulever aucune plainte, parce que si chaque dollar demandé peut se justifier, c'est mon devoir de voter pour cette dépense, qu'elle soit destinée à Ontario ou à la Nouvelle-Ecosse. Mais après avoir entendu si souvent les membres de la droite déblatérer depuis dix ou vingt ans contre des votes de crédits pour les ports situés dans une province aussi essentiellement maritime que la Nouvelle-Ecosse, cela me paraît être un manque d'égards d'accorder un demi-million de dollars pour des quais et des ports dans une province de l'intérieur comme l'est celle d'Ontario. Je ne veux ici que faire remarquer cette anomalie à ces messieurs de la droite représentant des comtés d'Ontario qui se sont déjà élevés avec tant d'énergie contre les crédits pour la Nouvelle-Ecosse.

Si ces crédits sont nécessaires, je serai heureux de les appuyer de mon vote, mais j'espère que nous avons vu la fin de toutes ces discussions au sujet de crédits à accorder à la Nouvelle-Ecose et la Colombie Anglaise, parce que ces deux provinces sont aux extrémités du Dominion. Si ces discussions ne cessent pas, nous allons nous en prendre, nous aussi, aux crédits votés pour Ontario. Il faut qu'il y ait ici absolue réciprocité des deux côtés. La seule question qu'on doit se poser est celle-ci : ce crédit est-il dans les intérêts de tout le Dominion ?

M. INGRAM : Je suis absolument de l'avis de l'honorable député qui vient de prendre son siège, mais je désire lui faire remarquer qu'il importe que la même règle s'applique à toutes les provinces. Nous avons, nous aussi, des pêcheurs, dans Ontario. Ils ne font pas la pêche en eau salée, il est vrai, mais les grands lacs sont tout aussi importants pour nous que peuvent l'être les eaux baignant les rives de toute autre province. Quand nous voyons qu'on prend bien soin de pourvoir les pêcheurs d'autres provinces de tous les ports qui peuvent leur être nécessaires, nous croyons qu'il n'est guère juste que nos pêcheurs, qui ont payé leurs permis à ce gouvernement et qui les paient aussi au gouvernement d'Ontario, puissent

se voir refuser des sommes aussi insignifiantes que $1,000 ou $1,500 afin de rendre leurs ports plus sûrs. Nous avons alors raison de nous plaindre, et c'est ce que je fais en ce moment. L'honorable député nous dit que dans la Nouvelle-Ecosse les crédits pour les ports s'élèvent à $314,000. Laissez-moi lui rappeler qu'un seul de nos grands comtés de la province d'Ontario égale presque toute la Nouvelle-Ecosse en superficie. Je crois que la Nouvelle-Ecosse obtient certainement toute la part de faveur à laquelle elle a droit.

M. ROCHE : Combien de ports avez-vous?

M. INGRAM : Je suppose que nous en avons autant que dans la Nouvelle-Ecosse. Si la Nouvelle-Ecosse obtient tout cet argent et qu'elle en fasse un bon usage, je suis heureux de l'apprendre et j'espère que ces crédits sont justifiés. Mais si nous comparons les crédits affectés aux deux provinces, je crois qu'on peut facilement constater que plusieurs ports, appartenant à la catégorie de ceux qui reçoivent des secours dans la Nouvelle-Ecosse, ne reçoivent rien du tout dans Ontario.

M. HENDERSON : Pour en revenir au crédit affecté au chenal de Burlington, je désire présenter quelques remarques en réponse à l'honorable député de la Nouvelle-Ecosse qui paraît croire que la province d'Ontario reçoit plus que son dû. Il s'agit ici de travaux de grande importance. Bien que cet endroit porte le nom de chenal de Burlington, ce n'est pas dans mon comté, mais il ne s'en trouve cependant pas très loin. C'est l'entrée pour arriver à Hamilton en venant du lac Ontario. Les bateaux venant du lac Ontario, et se rendant à Hamilton, passent nécessairement par ce chenal de Burlington. Autrefois, ce chenal se trouvait plus rapproché de la côte sud ; mais vers 1825, le gouvernement a fermé cet ancien chenal et en a construit un nouveau. Le besoin de réparations urgentes se fait maintenant vivement sentir, et même je crois que le gouvernement ferait bien mieux d'affecter une somme considérable à ces travaux, disons $250,000, et en finir avec tout cela. En dépensant une année $10,000 et $25,000 une autre année, on court grand risque de voir s'éterniser ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été adjugés à l'entreprise, absolument comme le recommande mon honorable ami, et ce crédit de $10,000 est en outre des $50,000 apparaissant dans le budget principal. Ces $10,000 doivent être payés cette année comme acompte. Ces travaux se font absolument ainsi que le désire mon honorable ami, et j'ai tout lieu de croire qu'ils seront entièrement terminés au commencement de l'année prochaine.

M. HENDERSON : Je suis absolument sûr que les crédits votés depuis deux ou trois ans ne suffiront pas, et que le gouvernement va être forcé de dépenser bien plus que cela pour tenir ce chenal libre. Ce chenal est absolument nécessaire, non seulement à la ville de Hamilton, mais à tout le pays avoisinant qui a des intérêts maritimes avec la ville de Hamilton.

Cumberland—quai, $5,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai est sur la rivière Ottawa, dans le comté de Russell. Il s'agit là d'une nouvelle construction et l'ingénieur en chef croit que ce montant suffira pleinement.

M. BENNETT : Combien la municipalité a-t-elle contribué pour ce port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle n'a rien contribué.

M. HUGHES : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que c'est là le seul comté sur la rivière, qui n'ait pas un ou plusieurs quais. Le bailli du comté est venu me voir, et j'ai dû céder. Il y a là un commerce assez considérable. L'endroit se trouve à environ 20 milles de la ville d'Ottawa.

M. BLAIN : S'est-on procuré un emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet emplacement va nous être donné.

Collingwood—améliorations du port, $60,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'une manière générale, il s'agit ici de continuer les travaux qui se poursuivent pour élargir le chenal de 110 à 220 pieds, surtout par le dragage.

M. BENNETT : A quelle largeur se propose-t-on d'en arriver avec ce crédit, et ce montant suffira-t-il pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que cela devrait presque suffire. Nous nous trouverons, une fois les travaux terminés, à avoir une entrée en forme de cloche de 300 pieds de longueur pour tout le chenal, avec une profondeur de 20 pieds à eau basse.

M. BENNETT : Est-ce que $60,000 suffiront pour avoir tout le long une largeur de 200 pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'affirme l'ingénieur en chef.

Depot-Harbour—brise-lames, $20,000.

M. REID : Je vois, dans le budget principal, qu'on a déjà demandé $75,000, et il y a $25,000 dans les budgets subséquents. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire à combien s'élèveront probablement tous ces travaux, et combien on a déjà dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total est estimé à $195,000.

Environ $60,000 ont été absorbés, et je crois qu'il faudra encore $40,000.

Grand-Bend—brise-lames, etc., $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté de Lebanon. Une délégation importante est venue me trouver pour me représentetr que ce brise-lames serait d'une grande utilité pour une grande partie de la population.

M. SHERRITT : Quel montant l'honorable ministre se propose-t-il de dépenser là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous nous en tenons au devis soumis par l'ingénieur en chef, tous les travaux, y compris le pont, coûteront environ $22,000.

M. SHERRITT : Quelle sera la profondeur de l'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Douze pieds à eau basse. Aussitôt que ce crédit aura été voté, et que l'entreprise aura été adjugée, les travaux commenceront.

Goderich—brise-lames à l'entrée du port, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Des représentations ont été faites par les intérêts maritimes que si un brise-lames était construit à Goderich, on aurait là un port de première classe. Dans le moment, tous les bateaux descendant ou remontant le lac Huron sont forcés d'aller chercher refuge le long de la côte américaine, quand il s'élève une tempête. Dans le moment, les bateaux surpris par le mauvais temps ont beaucoup de difficulté à entrer dans le port de Goderich. Des personnes représentant les intérêts maritimes de ce port sont venues me voir, et m'ont dit qu'un brise-lames serait là d'une immense utilité. Après en avoir conféré avec les ingénieurs, j'en vins à la conclusion de faire tout d'abord une jetée de 200 pieds, afin de voir si on en retirerait tous les heureux résultats qu'on en espérait. Cette jetée ne coûtera que $53,000, et plus tard, s'il y a lieu, nous pourrons la prolonger. On nous avait demandé une jetée de 1,700 pieds, ce qui aurait coûté environ $200,000.

M. HUGHES : Quelle serait la profondeur, pour ces 1,700 pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt-cinq ou trente pieds.

M. HUGHES : Est-ce qu'il ne serait pas moins dispendieux de creuser dans le rivage pour y établir le port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La chose a été prise en main, non seulement par les gens de Goderich, mais aussi par tout le haut commerce d'Ontario, surtout de Toronto-ouest, qui ont fait valoir avec énergie la grande importance de cette amélioration. Je demande ce crédit de $20,000, afin de faire un essai de cette jetée de 200 pieds. Si on en obtient tous les rsultats qu'on espère, il n'y a aucun doute que ce sera pour le mieux des intérêts du Canada.

M. INGRAM : Combien a-t-on dépensé en tout, à venir jusqu'à présent, pour le port de Goderich ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci n'a rien à faire avec les travaux précédents. Je sais que l'Etat a déjà dépensé beaucoup d'argent à Goderich pour des travaux publics, mais l'utilité de ces dépenses s'est trouvée en grande partie amoindrie par suite de l'absence d'un brise-lames. Je ne puis pas, dans le moment, indiquer au juste à mon honorable ami ce que le département des Travaux publics a déjà dépensé pour le port de Goderich. Mais ces travaux projetés ne se rattachent en rien, excepté indirectement, à ce qu'on aurait pu déjà dépenser pour ce port.

M. INGRAM : Il s'agit ici d'une question très importante pour les intérêts maritimes de la ville de Goderich. On a déjà construit là des brise-lames, mais j'ignore s'ils ont ou non donné satisfaction. L'honorable député de Huron (M. Holmes) pourra peut-être nous dire en quel endroit on a l'intention de construire cette nouvelle jetée.

M. HOLMES : Je puis compléter les renseignements fournis par le ministre des Travaux publics. Le principal objet qu'on a ici en vue c'est de faire de Goderich un port de refuge. Il n'y a pas port de refuge sur les rives du lac Huron dans un rayon de 150 milles. C'est toujours ce qu'on a eu l'intention de faire, mais on n'a jamais donné suite à ce dessein. Il est déjà survenu beaucoup de pertes de vie, dans les tempêtes, tout simplement parce que les navires ne pouvaient aller se réfugier nulle part. On projette de construire un brise-lames s'avançant dans le lac à 700 ou 800 pieds de l'entrée du port, de façon à ce qu'on puisse facilement arriver à ce port par les mauvais temps. Les seuls brise-lames jusqu'ici construits étaient sur le côté de la rivière. Autrefois, ces jetées étaient dans une direction sud-ouest, mais il y a 25 ou 30 ans on les construisit plus au nord, à des frais considérables, ce qui était une grave erreur, car par là même on laissait arriver toute la force des vagues. Je dois dire aussi que la délégation qui est allée voir l'honorable ministre n'était pas conduite par "l'amiral", comme on s'est plu à l'appeler. Elle se trouvait avoir à sa tête le maire de Goderich, qui n'est pas l'un de mes partisans politiques. En outre, des représentations ont été faites par des personnes représentant les intérêts maritimes de toutes les parties d'Ontario. Il est passé beaucoup de grain l'année dernière à Goderich. Ce port peut recevoir les plus gros navires des lacs, et j'ai tout lieu de croire que plusieurs navires, qui vont aujourd'hui

à Détroit et à Buffalo, déchargeraient leurs cargaisons à Goderich s'il y avait là une jetée convenable. La profondeur de l'eau est plus considérable à Goderich qu'à Lime Kiln Crossing.

M. GOURLEY : Quelle est cette profondeur ?

M. HOLMES : Environ 21 pieds.

M. GOURLEY : Est-ce là un port naturel?

M. HOLMES : Mais certainement. On a demandé avec instances au gouvernement la construction de cette jetée. En réalité, la délégation qui est allée trouver l'honorable ministre a demandé une jetée bien plus considérable que celle qu'il est aujourd'hui question de construire, mais l'on s'attend que ce premier essai donnera de tels résultats satisfaisants qu'on décidera par la suite de prolonger cette jetée.

M. GOURLEY : Cette jetée doit-elle être en maçonnerie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai conseillé, si la chose était praticable, d'essayer le béton.

M. CLARKE : Je suis très bien disposé pour la ville de Goderich, et si l'honorable ministre suit en cette circonstance l'avis de ses ingénieurs, je crois que ce sera ici de l'argent bien dépensé. On a toujours éprouvé jusqu'ici, en cet endroit, beaucoup de difficultés avec les jetées; mais il est possible, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable gentleman (M. Holmes), que ces difficultés se rattachent à un vice de construction. Ces jetées ne s'avancèrent pas assez à angle droit dans le lac. Si l'honorable ministre est d'avis, après s'être suffisamment enquis de la chose, qu'on peut faire de Goderich un bon port de refuge, et s'il est démontré que les navires peuvent facilement y arriver en tout temps, il devra s'ensuivre un accroissement considérable du commerce de cette partie de la province.

M. HUGHES : L'honorable ministre est d'avis d'employer le béton pour cette jetée. A quelle profondeur, au-dessous de la ligne d'étiage, veut-il faire descendre ce béton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En règle général, il suffit que le béton soit au-dessous de la ligne d'étiage la plus basse.

M. HUGHES : Si la jetée n'est pas construite assez bas au-dessous de la ligne d'étiage, les flots pourront l'endommager. L'honorable député de Huron-ouest a fait valoir l'importance de ce port, et il dit que le grain se dirige de ce côté. Evidemment, il paraît maintenant abandonner le transcontinental pour donner toutes ses préférences à la voie d'eau.

M. HOLMES : Je crois que cela fait partie de notre projet de transcontinental, parce que cette ligne de chemin de fer se rend déjà à Goderich.

M. MACLEAN : Je suis déjà depuis longtemps en correspondance à ce sujet avec des personnes de Stratford, Mitchell et autres endroits, et tous sont d'avis qu'il faut absolument faire quelque chose pour Goderich. Pour ma part, j'appuie fortement le crédit demandé.

M. SHERRITT : J'ai aussi beaucoup de sympathie pour cette vieille ville de Goderich, car il ne faut pas oublier les services que ce port nous a déjà rendus dans le temps que nous n'avions pas de chemins de fer. Je suis né à peu de distance de cet endroit, et je sais ce qu'il en est. Je crois que c'est de l'argent bien dépensé que de chercher à faire de Goderich un port de refuge. Il est important que ces travaux soient commencés au plus tôt, car les bateaux naviguant sur le lac Huron ont à parcourir de grandes distances pour se trouver un port de refuge. Je dois aussi ajouter que je suis heureux de voir que l'honorable ministre nous demande dans le budget un crédit de $5,000 pour la construction d'un brise-lames à Grand-Bend.

J'étais là tout dernièrement et certaines personnes paraissent très incrédules à l'endroit de cette dépense. J'espère que l'honorable ministre ne leur causera pas de déceptions cette fois. On avait placé dans les estimations budgétaires un item de ce genre dans une occasion précédente et envoyé sur les lieux un ingénieur civil pour faire des levées hydrographiques. Ce n'est pas à ces travaux que j'attribue l'état de choses existant aux dernières élections, mais je ferai remarquer que dans le bout du township où on se proposait d'entreprendre cet ouvrage, l'honorable député de Lambton-est (M. Simmons) perdit toutes les voix. Même plusieurs amis de l'honorable ministre sont très sceptiques au sujet de ces travaux. Je suis heureux de la présence de cet item et j'espère que l'honorable ministre répondra cette fois à leur attente et qu'il donnera le contrat sans retard. Ce port de mer a grandement besoin d'un brise-lames. Il a été longuement question ce soir des pêcheurs des diverses parties du pays, mais je crois que c'est ici un des meilleurs endroits de pêche, sinon le meilleur, du lac Huron. Les pêcheurs n'ont pas de place avantageuse pour amarrer leurs bateaux, et ils se sont grandement plaints de cela dans le passé. Ensuite Grand-Bend est devenu très populaire comme lieu de villégiature. On s'y rend des différentes parties d'Ontario pour camper. L'honorable député de Huron-sud (M. McEwen est au courant de cela, ainsi que plusieurs autres députés. Je compte sur le témoignage des honorables députés de Perth-nord M. Maclaren) et de London (M. Hyman) pour corroborer ce que j'ai dit. Un grand nombre de citoyens de London y habitent des maisons d'été pendant la belle saison. Nous y avons dépensé environ $40,000 en améliorations. Je faisais partie du conseil municipal lorsque nous avons creusé

l'embouchure de la rivière au Sable, que l'on prendrait pour un port naturel. Un montant de $12,000 me paraîtrait suffisant pour exécuter des travaux qui feraient honneur au gouvernement.

M. GOURLEY : Je me permets de faire remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics que tout le monde est satisfait si l'argent se dépense à bon escient, et que tout gaspillage cause du découragement. Nous en avons eu l'expérience en construisant un pont sur la rivière Shubenacadie il y a deux ou trois ans. Il était venu là des ingénieurs américains qui n'avaient aucune idée de la marée dans la baie de Fundy. Ils trouvaient que c'était une folie de creuser jusqu'au roc et ils reposèrent les piles sur la couche de terre dure qui le recouvre sans aller jusqu'au roc solide. Les grandes marées arrivèrent et toutes les piles furent emportées. Il a fallu recommencer tous les travaux et asseoir les piles sur le roc. Pour faire un bon quai il faut qu'il porte sur le roc solide ; sans cela il ne peut pas résister.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes tous intéressés dans ces travaux à cause des démarches qui ont été faites auprès de nous par les représentants de la navigation et du commerce dans cette province. Quant à l'entreprise elle-même on pourrait l'appeler jusqu'à un certain point une expérience dont il faut attendre le résultat. J'ai confiance dans l'attestation de plusieurs personnes au courant des affaires, des capitaines des grands bateaux qui sillonnent les lacs que cette amélioration amènera des millions de boisseaux de grain sur la rive canadienne du lac Huron qui sont dirigés maintenant du côté des Etats-Unis. Si nous pouvons établir un bon havre de refuge à Goderich, le commerce de tout le Canada s'en ressentira certainement.

Gore's-Landing—quai, $30,000.

M. BENNETT : M'est-il permis de demander à l'honorable ministre si ce montant suffira pour terminer les travaux et s'il en sera également ainsi de l'item suivant de $4,000 destinée au quai d'Honora ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après l'ingénieur en chef il suffira d'une somme de $3,000 dans le premier cas. La construction du quai d'Honora coûtera $5,000.

M. BENNETT : Depuis que les libéraux sont au pouvoir on a construit comme cela des quais tout le long du rivage dans le district d'Algoma. On y trouvait autrefois des quais construits par l'initiative privée, sur lesquels on exigeait un quaiage, mais depuis que le gouvernement s'en est mêlé les propriétaires de ces quais ont perdu leur clientède. Le gouvernement a-t-il l'intention d'exiger un loyer pour l'usage de ces quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : A Bruce-Mines vous avez construit un quai qui a coûté $15,000, et l'an dernier vous n'avez perçu que la somme insignifiante de $16.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les affaires vont en augmentant dans ce district.

M. BENNETT : Sans doute, elles augmentent aussi à Toronto, ce qui n'empêche pas les vaisseaux de payer le quaiage. Tout cela est une seconde édition de la construction des quais à Hawkstone dans Simcoe-est, contre laquelle j'ai protesté dans le temps. Pratiquement parlant, le gouvernement a jeté $3,000 dans le lac pour se faire un peu de capital politique, qui malgré tout ne lui a servi à rien, et ce quai inutile tombe en ruines.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas la moindre envie de faire des travaux sans nécesité.

Remplissage de la superstructure du prolongement du brise-lames, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total est estimé à $3,840. La première entreprise a coûtée $15,000.

M. INGRAM : Est-ce pour la jetée de l'ouest ou pour celle de l'est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour celle de l'ouest.

M. INGRAM : Est-ce qu'une de ces jetées n'était pas en mauvais état ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le rapport de l'ingénieur en chef elle a subi certains dommages, mais ce n'est rien de dangereux.

Little Bear Creek—dragage, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté de Kent, et ce travail est urgent.

M. INGRAM : Est-ce entre Chatham et le lac ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le creek entre dans le chenal du côté oriental de l'île Sainte-Anne dans le lac Sainte-Claire et se trouve environ à dix milles de Chatham et à sept milles de Wallaceburg.

Little Current—améliorations dans le chenal du nord des bateaux à vapeur dans la baie Georgienne, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On se propose de creuser un chenal de 200 pieds de largeur et de 21 pieds de profondeur à eau basse. Pour appliquer ces dimensions à toute la longueur il faudrait dépenser $150,000 à $200,000. D'après les renseignements fournis par MM. Long et autres propriétaires de bateaux, on peut faire des améliorations importantes au moyen d'un crédit raisonnable accordé de temps en temps.

M. CLARKE : Combien a-t-on déjà dépensé sur ce chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale jusqu'à janvier 1903 s'élève à $83,000.

M. CLARKE : Le chenal à Little-Current est-il le seul endroit entre Manitoulin et la rive nord qui ne mesure pas vingt pieds de profondeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le seul endroit d'après les renseignements que je possède.

M. CLARKE : Je ferai remarquer que du côté canadien de la rivière Sainte-Marie il existe plusieurs endroits qui n'ont pas vingt pieds d'eau ; et même après l'exécution de ces travaux les bateaux de fret seront quand même obligés de passer par le chenal Hay.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a raison. J'apprends par l'ingénieur en chef qu'on a seulement 18 à 19 pieds d'eau à certains endroits.

M. CLARKE : Je ne crois pas qu'il y ait même 16 pieds d'eau dans certaines parties du vieux chenal de la rivière Sainte-Marie, et nous serions obligés de finir tous ces travaux pour nous rendre indépendants de nos voisins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a certainement raison, mais nous ferons cette dépense-ci en attendant.

Leamington—quai, $3,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est dans le comté d'Essex et les travaux sont entrepris d'après le rapport de l'ingénieur.

Port de Midland—améliorations, $12,000.

M. BENNETT : La semaine dernière j'ai vu à Midland le plan du quai proposé. Doit-on suivre ce plan-là, celui qui a été envoyé au greffier de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que c'est sur ce plan qu'on demande des soumissions.

M. BENNETT : Permettez-moi d'expliquer la situation. Voyant qu'on construit des quais à plusieurs endroits, la ville de Midland a fait cette offre au gouvernement du Canada. Elle lui proposa d'acheter au prix de $10,000 cet emplacement sur le bord de l'eau et de le remettre au gouvernement à condition que celui-ci y construisît un quai. On conclut un arrangement sur cette base, et conséquemment la ville vota les $10,000, acheta l'emplacement et le remit au gouvernement. D'après le plan que le département des Travaux publics a transmis au conseil de ville on paraît avoir concédé une partie de cette ligne riveraine à des amis politiques. Je prie le ministre de me dire quelle compensation le gouvernement a reçue pour cette partie, sur laquelle les acquéreurs ont construit un quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y a quelque fondements dans l'allégation de l'honorable député que le gouvernement aurait donné pour rien à des amis politiques, ou à qui que ce soit, une partie quelconque de la propriété transportée au gouvernement par la ville il y aurait là un sujet d'enquête.

M. BENNETT : Je demande si on a donné cette partie pour rien ou moyennant paiement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a rien donné du tout ni pour rien ni pour argent. Les faits ne sont pas tels que l'honorable député les représente.

M. BENNETT : Le plan indique que sur une partie de la propriété achetée par la ville et cédée au département des Travaux publics certains amis des honorables membres de la droite ont construit un quai et cette affaire a créé un tel mécontentement dans la ville que si la question d'acheter cet emplacement par la ville pour le remettre au gouvernement était de nouveau soumise aux voix, elle serait rejetée à peu près unanimement. J'ignore à qui appartient le blâme, mais je suis porté à croire que c'est au département de la Marine et des Pêcheries. Le petit bout de quai que la ville a reçu en échange de ces $10,000 est tellement insignifiant que, si elle avait prévu ce qu'elle recevrait en échange, elle n'aurait jamais voté l'argent.

M'est-il permis de demander le prix du loyer perçu par le département pour l'usage des hangars érigés sur la propriété cédée par la ville au gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me suis pas personnellement mis au courant de cette affaire, mais il faut que mon honorable ami soit tout à fait dans l'erreur ou que les fonctionnaires de mon département aient été trompé. Lorsque cette affaire est venu devant moi, je les ai chargés de s'en enquérir minutieusement, et ils déclarent qu'il n'y a absolument rien de fondé dans cette allégation, que le gouvernement est en pleine possession de toute la propriété à lui cédé par la ville. On n'a perçu aucun loyer, on n'a pris aucune action au sujet de cette propriété. Le transport n'a eu lieu que dernièrement et on vient de préparer les plans.

M. BENNETT : Parmi les personnes qui occupent cette propriété du gouvernement en aient-ils qui payent loyer au département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit que non.

M. BENNETT : Le ministre n'a-t-il pas reçu de la part d'une maison de Midland

une demande de renseignements sur le prix du loyer de ce quai et en même temps qu'une offre de location ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demanderai au sous-ministre de prendre note de cela. Il ne s'en souvient pas, dit-il.

M. BENNETT : Je puis dire au ministre que j'ai vu la lettre adressée aux intéressés par son département, accusant réception de leur demande et ajoutant que la question serait mise à l'étude ; mais ils n'en ont pas entendu parler depuis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il citer les noms des intéressés?

M. BENNETT : Stafford & Company—the Midland Mercantile Company. Ils désiraient louer le hangar à marchandises à raison de $500 par année ; mais un des amis politiques de l'honorable ministre en a l'usage, probablement pour rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas à ma connaissance. Mon honorable ami sait que le département n'a pas coutume d'enlever les vieilles constructions.

M. BENNETT: Je crois volontiers que l'honorable ministre ne les dérangera pas. De fait, il n'y a pas de place sur les nouveaux quais pour élever un édifice quelconque. Je puis assurer au ministre que cette affaire du quai ne contribuera guère à gagner des amis au gouvernement. Un de ses amis politiques, M. Playfair, a la jouissance de ce quai sans payer de loyer. Cette manière d'agir du gouvernement ressemble à quelques autres cas du même genre. Par exemple le ministère de la Marine et des Pêcheries, à ma demande, se décida à poser deux lumières. En effet, le département les a envoyées à la ville, et savez-vous ce qu'on en a fait? Au lieu de les mettre à la place qui leur convenait on a décidé de les renvoyer à Ottawa ou ailleurs, sous prétexte que M. Playfair avait posé deux lumières électriques. Et en attendant le commerce maritime est éclairé par deux lampes minuscules que le monde pourrait prendre pour des mouches à feu à travers les arbres. Il faut croire que le gouvernement compte sur l'aide de M. Playfair. Tout ce que je puis dire c'est que l'opposition qu'il me fait et celle que le gouvernement me suscite fait très bien mon affaire si la chose publique est administrée d'une pareille façon à Midland. Pendant que quelques-uns offrent un loyer convenable pour l'usage d'une propriété, si on veut leur permettre de concourir, d'autres se servent du quai et des hangars sans payer un sou de rémunération. Ce sera du nouveau pour le public, qui jugera par là de quelle manière on a administré les affaires du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami se trompe ; toutefois j'ordonnerai la préparation d'un nouveau rapport au sujet de cette question.

M. R. L. BORDEN : Ce doit être une chose bien simple que de constater si oui ou non le terrain transporté par la ville de Midland à la Couronne est occupé en partie par d'autres personnes et je me permets de conseiller à l'honorable ministre des Travaux publics d'apporter le plan demain et d'exposer toute l'affaire devant la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je me propose de faire demain. Je ferai aussi dresser un rapport sur l'autre affaire et si l'état de choses est tel que représenté par mon honorable ami, c'est tout à fait en dehors de ma connaissance. Je n'ai jamais su et je suis sous l'impression que mon sous-ministre se trouve dans le même cas, qu'il existât un tel état de choses.

Pembroke—quai, $10,000.

M. CLANCY : Je me permets de demander à l'honorable ministre s'il se propose de poursuivre les travaux jusqu'à Little Bear Creek? Cet item a figuré dans les estimations cinq ou six années de suite et rien n'a été fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On doit exécuter des travaux de dragage à cet endroit et j'ai donné ordre d'y envoyer le dragueur sans plus de retard.

Parry-Sound—quai, $8,000.

M. HUGHES (Victoria) : Où sera construit ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera construit par " Parry-Sound Lumber Company."

M. BENNETT : Combien le ministre paie-t-il à la compagnie pour ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rien, l'emplacement est donné gratuitement.

M. BENNETT : La ville de Parry-Sound vous a fait une proposition très favorable.

Point-Edward—dragage, $6,000.

M. CLANCY : Quelle est l'étendue de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une entreprise très importante. Les gros bateaux ne pouvaient pas s'approcher du quai et nous voulons porter remède à cela. Nous espérons terminer les travaux projetés au prix de $6,000.

Port-Burwell—amélioration du port (à voter de nouveau, $5,000), $34,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec ce montant on achètera les travaux donnés par contrat. Il couvre toutes les améliorations projetées par le département des Travaux publics et l'ingénieur en chef m'informe qu'il suffira pour en finir.

Port-Stanley—dragage, $4,000.

M. INGRAM : Cela implique-t-il la nomination d'un surveillant des travaux à la place de celui qui est décédé dernièrement? Est-il nécessaire de le remplacer pour surveiller les dragueurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas.

M. INGRAM : Alors il n'y aura pas de nomination à faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Port-Perry—dragage du port, $2,200.

M. HUGHES (Victoria) : Est-il question de faire aussi du dragage dans la rivière en montant à Port-Perry ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous avions un dragueur sur les lieux, nous pourrions faire ce travail sur le budget principal.

Port-Arthur—réparations aux brise-lames, $17,500.

M. HUGHES (Victoria) : Ce brise-lames, construit depuis un grand nombre d'années, est très délabré. Il a besoin d'être allongé considérablement. De fait, on devrait en construire un neuf plus au large.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'essaye d'abord d'améliorer le vieux.

M. R. L. BORDEN : A-t-on terminé le dragage commencé l'année dernière, et avec quel résultat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas terminé, mais le travail de cette saison a été des plus satisfaisants.

Rosedale—quai, $1,000.

M. HUGHES (Victoria) : Voici un travail indispensable, et comme cette voie navigable est maintenant entre les mains du gouvernement canadien, je ferai remarquer qu'un certain nombre des billes remorquées et amenées aux écluses de temps en temps, s'échappent des estacades ou des coffrages, flottent à l'aventure et sont une cause d'embarras. De temps en temps nous dépensons de l'argent pour les enlever du chenal. S'il arrive que des billes de douze à seize pieds se trouvent au fond de 10 pieds d'eau et qu'un bateau les frappe, les hélices et les rouest à aubes peuvent subir de grands dommages et il peut en résulter des accidents graves. La province a la surveillance de ces billes, mais comme le gouvernement a repris ce cours d'eau il devrait s'occuper de l'affaire afin de voir si le département des Travaux publics et le département des Chemins de fer et Canaux n'ont pas l'autorité suffisante pour faire enlever ces billes. Un moyen très pratique serait de décider que toutes billes est la propropriété de celui qui la trouve dans l'eau. Je puis assurer à l'honorable ministre que par ce procédé le gouvernement fera une grande économie, qui préviendra beaucoup d'accidents et débarrassera les cours d'eaux des billes qui les obstruent quelquefois. Une autre remarque, c'est que le fonctionnement des écluses se fait avec beaucoup de lenteur. Les portes devraient être changées et se mouvoir beaucoup plus rapidement. De plus on pourrait ouvrir au commerce une région considérable comprenant la moitié septentrionale de Victoria et Haliburton, près de la rivière Trent, si on construisait quatre écluses entre le lac Balsam et Haliburton.

On ouvrirait par là une lisière de terre boisée de 100 milles de long, riche en bouleau et en érable que maintenant on ne peut pas transporter aux chemins de fer à cause des accidents de terrain propres à ce pays. J'ai déjà exposé ce point dont tous les détails sont contenus dans les plans transmis au ministère des chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me ferai un plaisir de faire étudier cette question.

Rivière Sydenham—(améliorations de la), $5,800.

M. CLANCY : Que va-t-on faire de cet argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On fera surtout du dragage. Il s'agit d'améliorer les chenaux navigables de la rivière Sydenham. Ces lieux sont familiers à mon honorable ami. Ce sont des travaux sur lesquels nous avons fait quelques représentations. Ils doivent être faits dans le comté de Bothwell et ils appartiennent à la catégorie de ceux dont s'est entretenue la députation présentée par l'honorable député.

M. CLANCY : Ai-je raison de croire que l'argent sera dépensé sur le bras est de la rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas assez bien la rivière pour le dire.

M. CLANCY : J'appelle l'attention de l'honorable ministre sur cette question, attendu que la rivière Sydenham a deux bras, celui du nord et celui de l'est. Wallaceburg se trouve à leur confluent, et j'ai lieu de croire que l'argent sera dépensé entre Wallaceburg et Dresden.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le but d'exécuter les travaux demandés par la députation présentée par mon honorable ami.

M. CLANCY : Comme il s'agit d'un travail urgent, surtout à cette saison de l'année, j'aimerais à savoir s'il n'y aurait pas moyen d'envoyer immédiatement un dragueur sur les lieux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai instruction à l'ingénieur d'en transporter un sans retard.

M. CLANCY : Il a un bon dragueur à sa disposition ; c'est un travail très important et si on pouvait en faire une partie pendant cette saison, il en résulterait de grands avantages pour la population de là-bas.

M. BLAIN : Pendant les deux dernières sessions j'ai appelé l'attention du gouvernement sur certains travaux indispensables dans le port de Port-Crédit sur le lac Ontario L'honorable ministre voudra-t-il me dire ce qu'on a l'intention de faire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait dresser un rapport depuis que l'honorable député m'en a parlé. La difficulté qui se présente ici, c'est que le port appartient à des particuliers, et quelle qu'ait été la politique du député dans le passé, la règle à suivre pour l'avenir établit que, à moins de circonstances exceptionnelles, on ne dépensera plus l'argent du public sur des propriétés n'appartenant pas à la couronne; j'avais l'intention d'écrire à l'honorable député à ce sujet, afin qu'il puisse s'en occuper.

M. BLAIN : Bien que cela soit la politique du gouvernement, on ne l'a guère suivie avec rigueur. Il ne manque pas dans l'Ontario des ports qui se trouvent exactement dans la même position. Port-Crédit est tout près de Toronto, où un dragueur est en opération tout le temps, et l'honorable ministre permettra peut-être qu'on y transporte le dragueur pour enlever une partie du sable qui s'est accumulé à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne ne trouvera à redire à cela, et je donnerai des ordres en conséquence, s'il y a un dragueur dans ces environs.

Rivière Ottawa—améliorations des passes à Petewawa en amont de Pembrooke—A. G. C, Poupore pour acquit du travail fait antérieurement au 1er juillet 1903 (à voter de nouveau le montant périmé), $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce montant de $7,000 qui a été voté pendant plusieurs années. Comme l'entrepreneur réclamait un montant plus élevé, qui figurait dans les estimations budgétaires générales, je fis rayer ce montant pour m'en occuper en particulier. Après avoir discuté la chose avec l'entrepreneur, celui-ci a consenti a accepter cette offre, et je demande ce montant pour régler son compte.

Fleuve Saint-Laurent—dragage d'un chenal de bateau à vapeur à travers la batture aux pieds de l'île Wolfe, $5,500.

M. REID (Grenville) : Je ne vois rien dans les estimations budgétaires pour le chenal canadien à travers les Mille-Iles.

M. CLANCY

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'île Wolfe n'appartient-elles pas à ce groupe ?

M. REID (Grenville) : J'avais compris qu'on avait fait des travaux hydraugraphiques dans le but d'y creuser un chenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait qu'il nous faut notre nouveau dragueur Ontario pour entamer ce creusage.

M. AVERY : Ces travaux au pied de l'île Wolfe sont très utiles.

Amélioration du régime des eaux des lacs Simcoe et Couchiching—réparations des ouvrages à Washago, etc., $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'inondation résultant des travaux du gouvernement à cet endroit a causé des dommages assez considérables dans cette localité. Je constate que par le passé on y a dépensé $5,652 et on m'a exposé que avec ce montant de $2,000 on pourra reconstruire cet ouvrage de manière à protéger les gens de cet endroit contre toute perte ultérieure.

M. BENNETT : Autrefois le lac Simcoe débordait de temps en temps du côté du sud. Mais depuis qu'on a érigé un rampart en troncs d'arbre il y a quelques années, le cas ne s'est pas renouvelé. J'ignore la destination de ces $2,000 à moins que ce soit pour améliorer ce qui existe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est précisément pour réparer les vannes en question.

M. BENNETT : J'ai toujours compris que les gens du township d'Orillia étaient satisfaits de l'état de choses existant.

M. HUGHES (Victoria) : D'après un rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux il appert qu'à certaines saisons de l'année, l'eau monte dans tous ces lacs, mais il n'y a pas plus d'inondation à cet endroit que partout ailleurs. Cependant, à cause des travaux à la dynamite exécutés il y a quelques années on a fait ériger ce rampart. Si c'est l'intention du ministère de réparer les ramparts, c'est parfait ; mais s'il a dans l'idée de faire baisser le niveau actuel du lac Couchiching et du lac Simcoe, il s'apercevra que le pays ne veut pas tolérer cela.

Sault Saine-Marie—amélioration du port, y compris le dragage des abords (à voter de nouveau), $18,300.

M. LENNOX : J'aimerais à recevoir quelques explications sur les intentions du ministère sur ce qu'il propose de faire à cet endroit. J'étais au Sault Sainte-Marie dernièrement et il m'a semblé qu'il y avait beaucoup de travaux à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a représenté en effet que beaucoup de travaux étaient en souffrance dans cette localité, mais je n'avais pas les

fonds nécessaires à leur exécution. Avec ce montant nous espérons faire du dragage cet automne.

M. LENNOX : Le gouvernement fait preuve de sagesse en se mettant bien au courant de la situation et en procédant méthodiquement de manière à tirer le meilleur parti possible de ce cours d'eau, pourque nous ayons un chenal qui puisse soutenir la comparaison avec celui des Etats-Unis. Les quais actuels en construction sont des entreprises privées. Dernièrement une compagnie particulière en a construit un, et elle prétend y avoir engagé un montant élevé. Sans avoir la prétention d'avoir des connaissances techniques il me semble que ce quai s'avance trop loin dans la rivière. Je crois que le gouvernement se conformerait aux vœux du pays en poursuivant les travaux systématiquement sur long du Sault canadien. Quiconque visite le côté américain et traverse ensuite du côté du Canada, s'il a du sang canadien dans ses veines, se sent humilié à l'aspect de notre propre pays comparé au côté des Etats-Unis. Cette remarque s'applique en particulier à l'insuffisance et à l'état pitoyable des quais du côté canadien. Le mouvement de la navigation est très actif à cet endroit, et il me semble que l'inauguration d'un système semblable à celui qu'on a adopté à Montréal conviendrait très bien au Sault. Je veux dire que, au lieu d'avancer à angle droit les quais dans la rivière, il nous faudrait un long quai parallèle au rivage, où pourraient accoster tous les vaisseaux qui descendent les écluses du côté canadien.

Un autre point qui mérite l'attention, c'est l'état du terrain autour de nos écluses. Du côté de nos voisins ces environs forment un parc qui présente un coup d'œil agréable, tandis que du côté canadien on se trouve en présence d'un terrain vague et sans entretien aucun. Il est important que notre côté puisse se comparer avantageusement avec celui de nos voisins. Bien que je n'aie pas l'habitude de pousser à la dépense il me paraît important d'améliorer considérablement le côté du Sault qui est à nous. Le Sault canadien a une belle perspective d'avenir, le trafic par cette voie s'accroît sans cesse, et le pourcentage d'augmentation penche du côté de nos écluses. Nous serions donc justifiables de dépenser de l'argent d'après un plan bien mûri, d'abord pour creuser la rivière et ensuite pour améliorer le voisinage immédiat des écluses. Je ferai remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics que d'année en année les Américains dépensent à cet endroit des sommes considérables et qu'ils se proposent dans le moment même d'entreprendre des travaux très coûteux pour améliorer leur chenal. Comme à cet endroit ainsi qu'à plusieurs autres sur les lacs nous sommes forcés de rivaliser avec eux. Je serais disposé à ne pas trop regarder au sacrifice d'argent. Toutefois, je tiens à ce que l'on prépare un plan rationnel avant de s'engager dans les dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux de voir que nous sommes tous d'accord sur ce point, et la seule raison qui m'a fait retarder de soumettre cet article était que je voulais faire terminer le plan avant de demander le vote.

Thessalon—brise-lames, $5,000.

M. BENNETT : A quoi peut-il être utile ? Le gouvernement possède déjà un quai dont les revenus sont à peu près nuls.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de prendre des mesures pour construire un brise-lames de 420 pieds de long à Thessalon pour la protection des vaisseaux de toute catégorie qui sillonnent les grands lacs. Les propriétaires de vaisseaux, les pêcheurs et d'autres intéressés ont fait auprès de moi les instances les plus vives pour remédier à l'insuffisance, pour ne pas dire à l'inutilité du quai actuel. Il sera d'un grand avantage pour le district de créer à cet endroit un havre de refuge et c'est dans cette intention que je demande le crédit inscrit à mon budget.

M. HUGHES : Quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De 12 à 15 pieds.

M. BENNETT : J'ignore si l'honorable ministre a jamais visité Thessalon, mais il doit savoir que cette localité est élevée au rang de ville depuis une quinzaine d'années. Le gouvernement y possède un quai qui lui a coûté très cher et l'état des affaires est tel que ce quai ne rapporte à peu près rien. Dans de telles circonstances, cette demande me paraît incroyable. Je regrette l'absence de l'honorable député d'Algoma (M. Dyment) ; j'aurais voulu le féliciter personnellement d'avoir réussi à faire dépenser dans son district électoral plus d'argent que le député le mieux partagé dans la distribution des fonds publics au point de vue de l'intérêt politique.

Port de Toronto—travaux à l'entrée de l'est—palplanches sur la face du chenal de la jetée est et régalage de la jetée, $20,000.

M. CLARKE : Je m'aperçois qu'il n'y a rien d'inscrit au budget pour le dragage du port de Toronto. Ce travail est devenu nécessaire à cause du refus dans lequel le gouvernement a persisté pendant soixante ans de protéger ce qui était autrefois la péninsule formant le port de Toronto. J'ai entre les mains tous les documents qui se rapportent à cela, mais je ne fatiguerai pas le comité de ces détails. En parcourant les documents officiels se rapportant à la conservation du port de Toronto depuis soixante ans on reste frappé des fins de non recevoir opposées à tout genre de travaux durables

pour protéger le port, à la suite des changements de gouvernement et des fluctuations d'opinion.

Ces travaux du côté de l'est sont devenus indispensables, parce qu'on s'est obstiné à méconnaître les recommandations réitérées faites dans le but de protéger la péninsule. Les vagues du lac Ontario ont détruit la péninsule et formé l'île actuelle. Depuis 1833 le capitaine Bonnay Castle qui était alors maître du port et dont tous ses successeurs ont recommandé de faire quelque chose pour conserver le port, a fait un exposé en quelque sorte prophétique de ce qui arriverait plus tard ; et si le gouvernement n'entreprend pas à bref délai des travaux de dragage pour maintenir le chenal du "Dominion" il y aura de graves sujets de plainte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que ce soit le moment d'entamer la discussion sur les améliorations de la rivière Don. Il a attiré mon attention sur l'urgence du dragage à l'entrée de l'est. Je n'ai pas pu trouver de dragueur pour faire cet ouvrage, si ce n'est la semaine dernière, et j'ai passé un contrat avec les propriétaires d'un dragueur qui avait travaillé pour la ville de Toronto. Nous avions trouvé un dragueur sur les lacs, mais les propriétaires ont éprouvé des difficultés qui les ont empêchées d'exécuter leur contrat. Quant aux autres travaux, nous les reprendrons plus tard.

Port de Toronto—travaux à l'entrée de l'est—paiement à Magann et Phin en règlement complet et final de toute réclamation se rattachant à leur entreprise du 10 février 1900, pour le prolongement de la jetée de l'ouest, $9,100.51.

M. CLARKE : Comment est-on arrivé à cet arrangement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce règlement a été affectué avec les fonctionnaires du département d'après le rapport de nos propres employés.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il bien apporter le dossier de cette affaire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec plaisir. Je ne l'ai pas étudié moi-même.

Port de Victoria—dragage, $4,000.

M. BENNETT : S'attend-on à dépenser l'argent cette année, et, dans l'affirmative suffirait-il pour terminer le dragage à cet endroit? La question est importante, puisque cette année on y coupera 75 millions de pieds de bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout l'argent sera dépensé. On a demandé $3,000 à $4,000 de plus pour finir ces travaux, mais cette année-ci nous ne pouvons pas aller jusque-là.

Wiarton—quai, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un nouveau quai à Wiarton.

M. BENNETT : Quel sera le coût total?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $11,000. L'honorable député connaît bien les lieux. A cause des nouveaux établissements industriels fondés à cet endroit on a représenté comme un travail indispensable la construction de ce quai.

M. BENNETT : Qui fournit l'emplacement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'emplacement ne coûte rien, l'ingénieur en chef m'a informé qu'il s'attend à le recevoir gratuitement. J'ignore si c'est le gouvernement de la province ou la ville qui nous l'offrira, mais quoi qu'il arrive nous l'aurons pour rien.

La Chambre fait rapport de quelques résolutions.

AJOURNEMENT—EXPLICATIONS PERSONNELLES.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la séance soit levée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : M. l'Orateur, avant que la séance soit levée, je désire donner un mot d'explication sur une question qui a été soumise hier soir au comité des subsides. On m'a appris que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a laissé entendre au comité que j'étais intéressé dans la compagnie de New-Market qui doit recevoir cette entreprise du gouvernement. Je tiens à déclarer que cette allégation est tout à fait sans fondement. Je ne connais rien des arrangements financiers de la compagnie et je n'y ai jamais eu aucun intérêt.

J'ignore si elle a des actionnaires ou non. Il est vrai que j'ai fait de mon mieux pour favoriser cette compagnie lorsque l'occasion s'en est présentée. Elle fait des affaires dans une ville qui m'intéresse à un haut degré pour bien des raisons et à laquelle je veux du bien. C'est un devoir et un plaisir pour moi d'aider à la prospérité d'une grande industrie comme celle exercée par la "Office Specialty Company." En dehors de l'intérêt que je porte à cet établissement comme homme public, je n'ai aucune relation avec cette compagnie. L'honorable député aurait été plus juste à mon égard s'il avait fait ces accusations en ma présence, afin de me donner l'occasion d'y opposer immédiatement un démenti absolu.

M. BENNETT : Je me suis trouvé à Newmarket pendant l'élection partielle du printemps dernier, et j'ai entendu une vive altercation entre deux électeurs de cette ville.

L'un prétendait que le directeur général des Postes était le soutien de la ville de Newmarket et, comme preuve de son assertion il prétendait que le directeur général des Postes était actionnaire dans cette compagnie. L'autre, au contraire, affirma que le directeur général des Postes n'y avait aucun intérêt et que, si la ville n'avait pu compter que sur lui, les ateliers de cette compagnie n'auraient pas été construits à cet endroit. Un des partisans du directeur général des Postes soutenait envers et contre tous que l'honorable ministre était intéressé dans cet établissement ; et l'autre, un conservateur, j'ai à peine besoin de le dire, ne voulait pas démordre de l'idée que la ville ne lui devait rien au sujet de cet établissement. Il paraît maintenant que c'est ce dernier qui a raison. Le même affirmait que le directeur général des Postes n'avait jamais pris part à une entreprise dans la ville. Quoi qu'il en soit, du moment que le directeur général des Postes déclare qu'il n'est pas intéressé, je ne puis que regretter qu'il n'ait pas joint ses efforts à ceux des hommes entreprenants de cette compagnie et à exprimer l'espoir qu'avant peu le directeur général des Postes suivra l'exemple de ceux qui ont engagé leur capitaux dans les établissements manufacturiers de cette ville.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'avais d'autre objet que de nier l'insinuation du député de Simcoe-est que j'avais, comme on dit, amené de l'eau à mon moulin et profité de ma position officielle pour m'enrichir en me servant de cette compagnie. Cette insinuation faite en plein parlement était injuste et fausse d'un bout à l'autre.

M. BENNETT : C'était l'assertion d'un ami politique du directeur général des Postes, qui trouvait cette entreprise si belle et avait tant d'admiration pour la ville de Newmarket qu'il ne trouvait rien de mieux que d'en attribuer une part du mérite à l'honorable ministre. Mais il paraît qu'il s'est trompé et je m'en tiens là en offrant à Newmarket mes vœux de succès.

ACCIDENT A SPRINGHILL, N.-E.

M. LOGAN : J'annonce avec regret que j'ai reçu ce matin un télégramme de Springhill annonçant qu'une explosion désastreuse a eu lieu dans les bureaux publics du gouvernement, laquelle a causée la mort d'un nommé McDowell et infligée des blessures graves à un nommé Eaton et à deux jeunes garçons. Un télégramme subséquent m'a fait savoir que l'état de M. Eaton est désespéré. Je prie le ministre des Travaux publics d'ordonner immédiatement une enquête sur cet accident terrible, qui a causé des pertes de vies, et démoli un édifice public qu'on achevait de construire dans cette ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aussitôt que j'ai entendu parler de l'accident j'ai vu l'architecte en chef du ministère et il m'a remis le rapport suivant :

Accident dans le bureau public à Springhill.

L'édifice de Springhill est tout neuf ; il a été terminé et ouvert au public en juin 1902. Le gardien en avait eu soin depuis son accupation et c'était également lui qui s'occupait des bouilloires et du système de chauffage pendant la saison froide et ce d'une manière satisfaisante.

Les calorifères étaient deux fournaises Robb n° 70 construites par la compagnie dite " Robb Engineering Company " d'Amherst, N.-E. ; les chaudières et les tubes étaient disposés de manières à les faire chauffées séparément ou simultanément. Les calorifères Robb sont usage dans un grand nombre d'édifices de l'est et ils ont toujours bien fonctionné.

M. Cowan, notre ingénieur, qui a examiné et éprouvé les fournaises et les calorifères et qui avait expliqué leur fonctionnement au gardien, a fait rapport que le gardien, M. McDowell, était un homme intelligent. D'après les renseignements reçus nous ne pouvons nous faire aucune idée des causes de ce déplorable accident.

M. Cowan, ingénieur, part aujourd'hui pour Springhill avec instruction d'ouvrir une enquête et de préparer un rapport sur cette affaire.

D.EWART,
Ingénieur en chef.

Je regrette que le télégramme reçu au département confirme la triste nouvelle annoncée par M. Logan. Les dommages à la construction seront- m'a-t-on dit, de $5,000 à $6,000.

M. INGRAM : Quel était le combustible en usage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du charbon de la Nouvelle-Ecosse, je crois.

RAPPORT DE LA COMMISSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN : On m'a annoncé ce matin que dans le cours de la journée je recevrai une réponse au sujet du rapport de la commission Treadgold et de l'impression des témoignages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ai parlé au premier ministre, qui se propose de donner une réponse, mais pour le moment le rapport n'est pas encore reçu.

AMENDEMENT A L'ACTE DE LA VERIFICATION DES COMPTES.

M. R. L. BORDEN : Je me permets de demander si nous allons continuer la délibération sur l'acte de la vérification et, dans l'affirmative, si on a fixé une date à cet effet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il m'est impossible de fixer une date dans le moment.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre se propose-t-il de persister dans la discussion de ce bill pendant la présente session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'en suis pas occupé depuis quelques jours. Tout ce que je puis dire à présent, c'est que la question est à l'étude.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous continuerons à nous occuper des subsides.

La motion est adoptée. La séance est levée à 12 heures 40 du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 7 octobre 1903.

L'Orateur ouvre la séance à onze heures du matin.

INTERPELLATIONS.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON :

1. Pour combien de milles de chemins de fer des boni ou subventions ont-ils été votés par le parlement, au cours des années 1900, 1901 et 1902 ?

2. A combien, chaque année, s'élèverait le montant voté en prenant comme base le taux minimum de $3,200 par mille ?

3. Quel montant, sur ces boni ou subventions, a été payé, chacune desdites années, et à venir au 1er septembre 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à cette question et à celles qui sont contenues dans les numéros 5, 6 et 8, et qui concernent soit les chemins de fer ou les finances, je demanderai à l'honorable député de les laisser en suspens, et je fournirai les renseignements demandés la prochaine fois que la Chambre sera appelée à s'occuper de ces questions.

DISTRIBUTION DES MALLES DANS LES CAMPAGNES.

M. WILSON :

Le département des Postes se propose-t-il de venir en aide à la population des campagnes en lui accordant un service de distribution rurale ? Dans l'affirmative, quand ce service commencera-t-il ? Dans le cas contraire, quelle en est la raison ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement s'occupe de la question.

MEMOIRE DE L'ASSOCIATION DES MAITRES DE POSTE DU NORD-OUEST.

M. LARIVIERE :

1. Le mémoire suivant, et son supplément, provenant de la "Manitoba and North-west Accounting Postmasters' Association," ont-ils été pris en considération par l'honorable ministre des Postes ?

Winnipeg, Man., février 1903.

Au très honorable sir William Mulock,
Ministre des Postes, Ottawa,

Monsieur le ministre,—Nous soussignés, maîtres de poste comptables du Manitoba, prenons la liberté d'attirer votre attention sur l'état de choses suivant, faisant foi que la rémunération attachée à notre travail est tout à fait insuffisante, et nous avons l'espoir que vous voudrez bien apporter immédiatement remède à la situation. Nous sommes d'autant plus encouragés à vous adresser cette supplique que nous savons toute la part que vous avez déjà prise pour améliorer les conditions du travail et des classes ouvrières.

1. Le receveur des postes a la responsibilité de bien des lettres importantes, et de bien des colis précieux. Dans cette partie du pays, des sommes considérables, qu'on avait autrefois l'habitude de confier aux messageries, sont envoyées par lettres recommandées à des acheteurs de blé, afin de leur permettre de faire leurs affaires. En plusieurs endroits, les succursales remettent au bureau principal, ou en reçoivent, de fortes sommes d'argent. La responsabilité du maître de poste s'en trouve accrue d'autant, et là où on emploie des assistants il faut exercer beaucoup de soin pour les choisir. Dans le département des mandats, des sommes considérables nous passent entre les mains pour la rémunération insignifiante de 25 cents par $100. Il faut toujours voir à ne pas manquer de timbres-poste, si éloignés que puissent être les endroits d'où l'on fait venir ces timbres. Dans aucune autre branche d'affaires, on ne voudrait assumer le responsabilité de la manipulation de sommes aussi considérables, avec les mêmes aléas d'irrégularités et de pertes, sans une rémunération d'au moins cinq à dix fois aussi élevée que celle qu'un receveur des postes obtient pour son travail. Souvent aussi il faut prendre soin de colis de douane, ce qui augmente d'autant la responsabilité qui nous incombe. Le receveur des postes doit voir à fournir au public un bureau central et suffisamment vaste, quel que soit le loyer qu'on pourrait souvent obtenir pour ce bureau, si on le louait pour d'autres fins. La nécessité du classement ou de l'expédition des courriers avec régularité et promptitude, quelles que soient les heures d'arrivée et de départ, entraîne aussi souvent à de graves responsabilités. Le tarif actuel des rémunérations est en vigueur depuis au delà de vingt-cinq ans, et nous pouvons vous indiquer différentes branches du service qui, depuis lors, ont pris un accroissement considérable, et qui font que ce tarif, si suffisant qu'il ait pu être autrefois, ne saurait plus maintenant donner aucune satisfaction.

Premièrement.—Pour ce qui est des journaux et des revues, nous croyons pouvoir affirmer sans crainte que les familles reçoivent six ou huit fois autant de revues qu'elles en recevaient il y a 25 ou 30 ans.

Secondement.—L'habitude de se servir des malles pour des fins de réclame ne date que de ces dernières années, et ces annonces s'accroissent maintenant dans des proportions énormes. Cela augmente d'autant le travail de distribution, soit sur les lieux mêmes ou pour diriger ces annonces sur d'autres bureaux.

Troisièmement.—La récente réduction dans le port des lettres nécessite (dans le cas des frais de port du Canada et des Etats-Unis) une

augmentation d'au moins cinquante pour cent dans le nombre de lettres transmises avant qu'il se produise un revenu ou qu'on puisse espérer une augmentation d'appointements. Dans le cas des frais de port britanniques et de quelques autres frais de port étrangers, il faut que le nombre de lettres augmente de 150 pour 100 avant qu'on puisse établir les bases d'une augmentation possible d'appointements. Un calcul dans ce sens démontera que les maîtres de poste supportent de trente à quarante pour cent des dépenses occasionnées par la réduction si avantageuse pour le public. Cette proportion paraît tout à fait indue.

L'inauguration du système des bons de poste a augmenté la somme d'ouvrage hors de toute proportion avec le revenu qu'ils rapportent. Ce mode de remise de petites sommes (principalement aux bureaux de cités) a considérablement diminué la vente des timbres dont on se servait autrefois. Aux bureaux où l'on reçoit et distribue des colis de douane par la malle à destination des petits bureaux de poste on paie ordinairement les droits au moyen de timbres, et les remises au port d'entrée se font en numéraire, ce qui diminue encore la vente des timbres reçus du ministère.

2. Un examen de la méthode de manutention des colis de douane et de la rémunération (même lorsqu'il en est accordé) démontrera le fait que l'ouvrage qu'il faut réellement faire, et qui est considérable n'est virtuellement pas payé. C'est un des points sur lesquels nous désirons attirer votre attention, mais l'ouvrage non rémunéré de cette nature se multiplie tandis que la réduction de frais de port maintient à un chiffre peu élevé le revenu du bureau.

3. Dans un bon nombre de bureaux, outre que les maîtres de poste tiennent le bureau ouvert pendant les heures réglementaires, ils sont obligés d'attendre l'arrivée d'un train du soir en retard, et de plus dans bien des cas, ils sont forcés de se lever à cinq ou six heures du matin pour expédier la malle, ce qui leur impose indûment de longues heures de service sans aucune allocation pour se procurer aucune espèce d'aide, sans parler d'un commis compétent. Dans certains bureaux, à cause de l'arrivé de plusieurs malles différentes, le public a droit de venir et d'exiger qu'on s'occupe individuellement de lui plusieurs fois par jour, tandis que la rémunération établie ne pourvoit aucunement à cela. Dans les endroits où des trains tri-hebdomadaires transportent les malles, le maître de poste est forcé de rester à son poste, s'il veut donner au public un service à peu près satisfaisant, ou de fournir pendant une partie de trois jours par semaine, un ou plusieurs aides compétents. Son allocation est insuffisante pour lui-même au coût actuel de la vie, et il ne lui reste rien pour payer des aides.

4. En vue de la quantité de matières postales à trier de nouveau et à expédier, les allocations d'expéditions ne suffisent pas à payer l'ouvrage fait ou l'espace additionnel requis pour les besoins des bureaux. Un autre département qui se solde en déficit.

5. L'allocation pour le loyer, le combustible et l'éclairage est décidément insuffisante. Pratiquement, dans chaque ville où le bureau de poste est tenu dans un compartiment séparé, la chambre occupée pourrait être louée moyennant un loyer excédant la pleine allocation pour le loyer, le chauffage et l'éclairage. Dans la ville de Morris, on accorde au directour de la poste, une somme de $100 pour le loyer, le combustible et l'éclairage. La banque des Marchands donne pour un moindre espace dans le même bâtiment $350 par année pour le loyer seulement. A Melita, le directeur de la poste a annulé un bail qui lui rapportait une somme nette annuelle de $180 pour consacrer le bâtiment aux frais d'un bureau de poste ne recevant qu'une allocation de $125 pour le loyer, le combustible et l'éclairage. D'autres exemples semblables pourraient être cités. Le combustible et l'éclairage coûtent très cher ici.

6. Quant à la question de trouver des aides convenables, nous ferons remarquer que la main-d'œuvre obtient une rémunération beaucoup plus considérable partout que c'était le cas il y a quelques années. Le directeur de la poste qui a malheureusement besoin d'un aide expérimenté, et il en est ainsi pour presque tous, doit le payer à même son revenu limité, ce qui est une forte charge. Même lorsqu'il n'est pas nécessaire d'avoir régulièrement de l'aide, il en faut cependant quelquefois si le directeur de la poste veut se récréer ou se faire relever de son service.

7. Il y a une autre question qui concerne les directeurs de la poste, dans l'ouest plus particulièrement, c'est celle de l'augmentation du coût de la vie. La chose vous a été souvent soumise ainsi qu'à vos collègues, de différentes manières, et nous remarquons que vous avez concédé le point comme dans le cas de l'augmentation de 20 pour 100 donnée aux facteurs de Winnipeg. A notre avis cela ne représente pas le montant réel de la différence, mais c'est la reconnaissance de cette différence. Le coût de la vie pour tous a augmenté durant les quelques dernières années tandis que les directeurs de la poste reçoivent une rémunération moindre pour faire un travail plus considérable.

8. La comparaison des appointements payés dans d'autres départements du service public et même dans d'autres divisions du service postal fera voir à quel désavantage nous sommes soumis. Par exemple, les courriers de la malle sur chemins de fer de première classe reçoivent $960 et les frais de route, les courriers de seconde classe $880 et les frais de route. Dans la cité de Winnipeg le directeur-adjoint de la poste a $2,000, les commis de première classe sont payés $1,500, ceux de deuxième classe $1,320, ceux de troisième classe $880, et les facteurs $720. Nous ne croyons pas que ces fonctionnaires soient trop rémunérés, mais un bureau dont le revenu est de $2,000 n'absorbe pas seulement tout le temps d'un homme, mais exige l'emploi d'un commis supplémentaire au moins pendant une partie de l'anée. Le directeur de ce bureau de poste reçoit en appointements, commissions et allocations, une somme moyenne de moins de $700, ou moins de la moitié de la rémunération d'un commis de première classe dans la ville, $100 de moins qu'un courrier de la malle sur chemin de fer de seconde classe, et moins également qu'il n'est payé aux facteurs de la ville, et il doit à même ce modeste revenu employer toute l'aide additionnelle qu'il faut ainsi que fournir un bureau convenable et son ameublement. Dans la plupart des cas ses heures de bureau sont plus longues et sa responsabilité plus grande que celles d'aucun des fonctionnaires en question. Dans une ville où le train arrivait tard et partait de bonne heure le directeur de la poste a reçu jusqu'à tout récemment $3.50 par mois pour ses heures de travail supplémentaires, tandis que l'agent du chemin de fer recevait $19 par mois en sus de son salaire.

En présence des conditions et faits énoncés, nous suggérerons respectueusement les changements suivants comme étant de nature à remédier aux faits dont nous nous plaignons.

1° Que le salaire courant devrait être basé sur un percentage de 50 pour 100 sur la valeur des premiers $1,000 de timbres vendus, et de 40 pour 100 sur toutes ventes supplémentaires. Cela n'augmenterait pas de beaucoup la perte résultant de la réduction du port des lettres. 2° Que dans le Manitoba, une augmentation spéciale d'au moins 20 pour 100 soit accordée pour couvrir le coût élevé des articles nécessaires à la vie. 3° Que l'allocation pour loyer, combustible et éclairage soit doublée afin de pourvoir à un bureau convenable et de solder le coût du chauffage et de la lumière. 4° Que le système de mandats-poste soit simplifié afin de diminuer la somme de travail à faire pour la minime rémunération accordée, et d'augmenter sa popularité auprès du public qui voit d'un mauvais œil les restrictions que l'on apporte à ce système. 5° Outre l'échelle régulière et générale des allocations, nous suggérons qu'une allocation spéciale soit accordée pour chaque malle supplémentaire qui ramène le public au guichet pendant la journée.

Que l'allocation soit augmentée dans une bonne mesure dans les bureaux de distribution. Qu'une allocation spéciale soit accordée aux maîtres de poste qui sont forcés de travailler avant 8 a.m., et après 7 p.m. Chez la classe ouvrière, les heures de travail supplémentaires sont très bien rémunérées. Qu'une allocation soit accordée pour payer un ou plusieurs aides dans les bureaux où les malles arrivent si peu fréquemment qu'une masse de matières postales arrivant à la fois doit être distribuée sur le champ, ce qui nécessite l'emploi de ces aides. 6° Outre ce que ci-dessus, il y a nombre de points spéciaux de moindre importance qu'il serait trop long d'expliquer, mais dont l'examen démontrerait que les griefs dont se plaignent les maîtres de poste pourraient être redressés sans nuire à l'efficacité du service public, lesquels griefs n'ont persisté peut-être que parce qu'ils n'ont pas été portés à votre attention.

Et nous vous prions respecteusement de vouloir prendre en considération les questions ci-dessus afin que les torts dont nous avons souffert soient largement compensés aussi promptement que possible.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

ASSOCIATION DES MAITRES DE POSTE-COMPTABLES DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

Recommandations supplémentaires adoptées par l'Exécutif.

1. Qu'une allocation, pour loyer, chauffage et éclairage soit accordée à tous les maîtres de poste-comptables.

2. Que la ficelle, le mucilage, les plumes, l'encre, les crayons, etc., pour l'usage des bureaux de poste soient fournis par le département et non pas aux frais du maître de poste, comme cela se fait maintenant.

3. Que le département fasse connaître aux éditeurs que les journaux doivent être pliés convenablement et adressés lisiblement. Que les adresses imprimées doivent être en caractères assez gros et distincts, et qu'autant que possible, il y ait uniformité de couleur.

4. Que des instructions détaillées pour le public soient imprimées par le département et fournies aux maîtres de poste, qui les afficheront dans leurs bureaux afin qu'il soit bien compris que le département estime que certaines règles sont nécessaires et qu'elles ne sont pas laissées à l'arbitraire du maître de poste. Par exemple, que les timbres et les mandats-poste ne doivent pas être achetés pendant que se fait la distribution d'une malle récemment arrivée, et que les mandats et les bons de poste ne doivent pas être exigés après la fermeture de la malle pour les lettres chargées. Il serait bon aussi de donner une direction quant à l'âge des enfants que l'on envoie recevoir les matières postales au guichet.

5. Que si des instructions sont données pour le pesage des sacs de malle, le département devrait fournir les appareils pour ce pesage.

6. Comme de fortes sommes d'argent sont transportées par la malle en ce pays et qu'elles sont souvent déposées dans les bureaux de poste, et comme il faut aussi tenir compte de la valeur des timbres et de l'importance des registres à tenir, il serait bon que des coffres de sûreté soient fournis aux maîtres de poste-comptables ou qu'une allocation leur soit accordée pour l'usage de ces coffres lorsqu'ils sont fournis par le maître de poste."

2. Le gouvernement se propose-t-il d'accéder à la demande de l'association ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce mémoire a été reçu, et lorsque les crédits supplémentaires du ministère des Postes seront soumis à la Chambre, je serai prêt à discuter cette question.

CONTRAT POUR TRANSPORT DES MALLES ENTRE BALACLAVA ET OWEN-SOUND.

M. THOMSON (Grey), par M. Taylor :

1. Qui a l'entreprise du transport des malles entre Balaclava et Owen-Sound ?

2. Quel est le prix mentionné dans le contrat ?

3. Ce contrat a-t-il été donné au plus bas soumissionnaire ? Dans la négative, pourquoi la plus basse soumission n'a-t-elle pas été acceptée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La réponse à cette question est prête, mais je ne la trouve pas dans mon bureau. Je crois cependant que le contrat pour le transport des malles entre Balaclava et Owen-Sound a été accordé à l'ancien entrepreneur au prix de $250 par année. Je ne me rappelle pas exactement le nom de l'autre soumissionnaire.

M. TAYLOR : Dans ce cas, il vaut mieux laisser la question en suspens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois avoir fourni tous les renseignements demandés. L'autre soumissionnaire, dont la soumission était la plus basse, un nommé Hill, je crois, demandait également $250. L'ancien entrepreneur demandait $270. Le département résolut d'accepter la plus basse soumission, et, conformément à la règle suivie en pareil cas, tous les documents furent transmis au fonctionnaire afin d'être complétés. Mais, après renseignements pris, on constata que le plus bas soumissionnaire était un vieillard âgé d'environ 73 ans, trop faible pour s'acquitter convenablement du service. En consé-

quence, le contrat fut offert à l'ancien entrepreneur au prix du plus bas soumissionnaire, et il l'accepta. C'est donc avec lui que le contrat a été fait.

PESEURS.—POUR LE GRAIN.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que demain la Chambre se forme en comité afin de prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte d'inspection générale, et de pourvoir à la nomination de peseurs pour le pesage du grain dans tout district d'inspection à l'est du district d'inspection du Manitoba, et à leur rémunération au moyen d'honoraires ou autrement,

La motion est adoptée.

SEANCE DE LA CHAMBRE LE SAMEDI.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que lorsque cette Chambre s'ajournera vendredi prochain, elle reste ajournée jusqu'au jour suivant (samedi) à 11 a. m., et que l'ordre des affaires soit le même que pour les vendredis.

Que cette Chambre siège ainsi tous les samedis qui suivront, jusqu'à la fin de la session.

M. R. L. BORDEN : Comme nous siégeons déjà de 11 heures du matin à une heure du matin, il me semble qu'il est un peu extraordinaire d'y ajouter les séances du samedi. L'honorable premier ministre voudrait-il nous dire ce qu'il entend faire au sujet de cette séance du samedi ? Est-ce son intention que la Chambre siège de 11 heures du matin à minuit tous les samedis qui suivront?

Le PREMIER MINISTRE : Il y aura bientôt sept mois que la Chambre est en session, et je crois que le temps est arrivé de songer à la prorogation. C'est là le but que nous avons en vue en demandant à la Chambre de siéger les samedis. Demain, probablement, je serai en état de faire connaître à la Chambre quelle est la législation qui reste à lui soumettre, ainsi que les questions qui figurent sur lordre du jour et que nous pourrons renoncer à discuter. C'est également notre intention de siéger toute la journée samedi, à moins que le sentiment de la Chambre y soit absolument opposé.

M. HUGHES (Victoria) : Un grand nombre de députés, qui ne prévoyaient pas ces séances du samedi, vu que nous siégeons le matin, ont pris des arrangements pour quitter la ville samedi prochain. Si l'honorable premier ministre voulait retarder jusqu'au samedi suivant, je crois que cela conviendrait beaucoup mieux à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Non, j'espère que les députés qui ont fait des arrangements pour passer le samedi ailleurs feront en sorte d'en passer un à Ottawa.

La motion est adoptée.

QUESTION DE PRIVILEGE—PETITIONS A L'ENCONTRE DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. TALBOT : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demande la permission de soulever une question de privilège. Mercredi dernier, M. l'Orateur, j'ai attiré votre attention sur le fait que j'entretenais des doutes sérieux sur l'authenticité des signatures apposées à certaines pétitions qui nous ont été soumises à l'encontre de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Vous avez eu l'obligeance de me dire, ainsi qu'à la Chambre, que les députés qui présentaient ces pétitions assumaient la pleine responsabilité de tout ce qui s'y rapporte. Afin de m'assurer si mes doutes étaient fondés ou non, j'ai fait publier ces pétitions dans les journaux du district. Je suis maintenant en état d'établir devant cette Chambre et devant le pays que l'on a insulté gravement à l'honneur et la dignité de ce parlement, et——

M. CLANCY : M. l'Orateur, j'en appelle au règlement.

M. TALBOT : Et cette falsification en bloc——

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Talbot) n'a pas le droit de donner lecture d'aucun article de journal de nature à jeter du discrédit sur les délibérations de cette Chambre ou tendant à contredire toute déclaration faite par un de ses membres.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député soit en frais de lire des articles de journaux.

M. TALBOT : Ces notes sont de moi et elles sont écrites de ma propre main, et cette falsification en bloc a été faite par des partisans trop zélés qui se sont laissés entraîner ainsi par des journaux aussi peu scrupuleux qu'importants de Montréal. On trouve sur ces pétitions les noms de jeunes enfants, de gens qui demeurent aux Etats-Unis, de personnes qui sont décédées depuis des années, de personnes qui sont enfermées dans des asiles d'aliénés, de personnes qui, par suite de leur âge avancé, sont absolument irresponsables, de personnes qui n'ont jamais entendu parler de ces pétitions et les noms de gens qui, lorsqu'on leur a demandé de les signer, ont positivement refusé de le faire.

Vu ces faits, dont je suis en état d'établir l'exactitude, je vous demande la permission, M. l'Orateur, de soumettre une motion à la considération de la Chambre. Si j'en agis ainsi, c'est parce que je considère que le droit de s'adresser au parlement au moyen d'une pétition est un droit sacré, et je ne veux pas mettre en doute un seul instant le droit des signataires de ces pétitions de sou-

mettre les objections qu'il peuvent avoir à la politique du gouvernement sur cette question du chemin de fer transcontinental, de la manière qu'ils jugent à propos d'adopter, mais, pour ma part, et je suis convaincu que la Chambre approuvera ma conduite sur ce point, je dois protester de la manière la plus solennelle contre cette tentative aussi audacieuse qu'immorale d'essayer de tromper la bonne foi du parlement de ce pays en cherchant à créer l'impression fausse et erronée que la population de la province de Québec est, dans tous les cas, opposée à cette grande entreprise nationale, et je prétends qu'il est absolument ridicule et contraire à tous les principes de l'honneur et de la dignité due à ce parlement de soumettre de semblables pétitions.

M. SPROULE : Je tiens à ce que vous décidiez, M. le président, s'il s'agit ou non, dans le cas actuel, d'une question de privilège. L'honorable député (M. Talbot) a le droit de soulever une question de privilège, mais je ne crois pas que l'on puisse considérer ceci comme constituant une question de privilège.

M. l'ORATEUR : Si certains documents qui ont été soumis à la Chambre comme étant des pétitions, n'étaient rien autre chose que des documents portant des signatures fausses, je considère que la Chambre devrait avoir le droit de se renseigner sur ce point.

M. SPROULE : C'est une simple supposition que fait l'honorable député.

M. l'ORATEUR : Je crois comprendre que l'honorable député fait là une déclaration formelle et qu'il entend demander qu'elle soit soumise à un comité de la Chambre.

M. TALBOT : J'ai le ferme espoir et la conviction que les deux partis dans cette Chambre vont être unanimes à accorder une enquête complète à ce sujet. Je propose en conséquence, la motion suivante :

Onésiphore Talbot, député à la Chambre des communes pour le comté de Belechasse, ayant déclaré de son siège :—

1. Qu'une pétition de James V. Côté et autres, du Cap-Saint-Ignace, comté de Montmagny, dans la province de Québec, a été présentée et déposée par M. Alcorn, M.P., devant la Chambre des communes, le 3 septembre 1903, pour demander que le bill qui est maintenant devant le parlement, concernant le nouveau chemin de fer Transcontinental, ne soit pas adopté ;

2. Que cette pétition a été lue et reçue le 2 octobre courant ;

3. Que le 29 septembre dernier, une pétition de Thomas Coulombe et autres, de Berthier, dans le comté de Montmagny, dans la province de Québec, a été également présentée et déposée sur la table par M. Alcorn, M.P., aux mêmes fins ;

4. Que cette dernière pétition a été lue et reçue le 1er octobre courant ;

5. Que ces deux pétitions contiennent des signatures fausses, que plusieurs personnes dont les noms apparaissent sur lesdites pétitions, ne les ont jamais signées et n'ont jamais autorisé personne à les signer et que ces pétitions contiennent des noms de personnes mortes depuis longtemps ; qu'à raison de ces faits, la dignité de la Chambre des communes a été outrageusement offensée ;

6. Monsieur Talbot propose, appuyé par monsieur Carbonneau, que ces deux pétitions soient référées au comité des Privilèges et Elections, pour s'enquérir de la validité des signatures qu'elles comportent et des circonstances qui ont rapport à la préparation, confection et présentation de ces dites pétitions, avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger les témoins sous serment ou affirmation, et de rapporter au long la preuve faite devant lui, ainsi que les délibérations du comité et le résultat de ses investigations.

M. R. L. BORDEN : Si l'on a soumis à la Chambre des pétitions portant des signatures fausses, je reconnais immédiatement qu'il s'agit là d'une question sur laquelle nous devons nous renseigner. Cependant, je ne puis féliciter l'auteur de cette motion, l'honorable député (M. Talbot), sur les remarques qu'il a cru devoir faire à l'appui de sa motion. Je ne crois pas qu'il se soit laissé guider dans toute cette affaire par l'unique désir de maintenir la dignité de la Chambre. Ce n'est pas là l'empression que j'ai ressentie de son discours. C'est apparemment parce qu'il espérait pouvoir retirer quelque avantage politique, en établissant la fausseté de certains faits contenus dans ces pétitions, qu'il a proposé cette motion, et il a profité de l'occasion qui lui était offerte pour se servir d'un langage très violent, et essayer d'avancer ainsi les affaires de son parti.

Ceci étant dit, je tiens à déclarer que les membres de la gauche n'ont pas la moindre objection à l'adoption de cette motion, j'approuve au contraire de tout cœur la proposition tendant à soumettre cette question au comité des privilèges et élections.

Le PREMIER MINISTRE : Je constate avec plaisir que l'opposition n'a pas d'objection à faire à cette motion. Et, en présence de la déclaration de mon honorable ami (M. Talbot) qu'il a raison de croire que l'on a attenté gravement à la dignité de la Chambre, et que l'on a eu recours à des faux prétextes dans le but de créer une fausse impression, je ne vois pas quelles objections ils pourraient faire valoir. L'honorable député de Bellechasse s'est peut-être servi d'un langage un peu sévère. Il n'est pas avocat, et il n'a peut-être pas l'habitude de maîtriser ses sentiments comme savent le faire les membres de cette profession. Mais, comme l'impression semble se répandre de plus en plus dans le public, qu'une tentative a été faite et une conspiration ourdie dans le but de tromper la Chambre, je suis bien disposé à excuser le langage dont s'est servi l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont celles de ces pétitions auxquelles l'honorable député de Bellechasse a fait allusion?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'a fait allusion qu'à deux d'entre elles, mais je crois qu'il aurait pu dire la même chose de plusieurs d'entre elles, et peut-être de toutes.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, je n'ai pas la moindre objection à étendre la portée de la motion et à permettre qu'une enquête soit faite sur chaque pétition qui a été déposée sur le bureau de la Chambre. Du moment que le chef de la droite laisse entendre que toutes ces pétitions sont entachées de fraude, il devient absolument nécessaire de faire une enquête sur chacune d'elles. Je suis prêt à appuyer une motion à cet effet, si l'honorable premier ministre veut bien la proposer.

M. SPROULE : Ce serait faire injure à l'intelligence et à l'honnêteté des électeurs canadiens, que de choisir quelques-unes de ces pétitions et après les avoir examinées, de venir prétendre qu'elles sont toutes entachées la fraude. Si une pétition que l'on a ainsi choisie doit être considérée comme indiquant le véritable caractère de toutes les autres, il est alors de la plus haute importance qu'une enquête soit faite dans chaque cas. Je suis bien convaincu qu'un grand nombre des signatures apposées à ces pétitions n'ont pas été obtenues sous de faux prétextes, et qu'on ne peut les qualifier de cette manière. Si une d'entre elles doit être soumise à une enquête devant ce comité, alors je propose que l'on fasse la même chose pour toutes les autres.

M. BENNETT : Il y a quelques années, il a été donné à la Chambre de voir des représentants de la province de Québec soumettre des affidavits et autres tendant à établir que des fraudes grossières avaient été commises dans le dénombrement de la population de cette province. On a alors trouvé bien étrange que le devoir de porter de pareilles accusations de fraude contre leurs compatriotes fut dévolu à ceux des membres de la droite qui représentent cette province dans la Chambre. Nous avons vu la chose se répéter ce matin, lorsqu'un honorable député de la droite a été choisi apparemment de son plein gré, pour porter cette accusation ; car personne ne voudrait reprocher à l'honorable député sa conduite sous ce rapport, s'il eut agi de son propre mouvement. Il ressort de cette accusation qu'il est évident que dans la province de Québec le faux et autres crimes de cette nature sont à l'ordre du jour.

Quelques VOIX : Oh !

M. BENNETT : Je félicite l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) de s'être cru les qualités voulues pour accepter la tâche de porter des accusations d'un caractère aussi grave à l'adresse de ses compatriotes. Lorsque ce vote maintenant célèbre du plébiscite a été pris dans la province de Québec, je regrette d'être obligé de dire que des fraudes furent commises, et la population d'Ontario va maintenant avoir la déclaration d'au moins un représentant de la province de Québec pour lui apprendre que des fraudes de cette nature se commettent dans cette province. Nous savions que des fraudes honteuses avaient eu lieu lors du plébiscite, et la déclaration de l'honorable député (M. Talbot) est venue corroborer tout cela. Je félicite l'honorable député d'avoir été choisi pour insulter ses compatriotes de la province de Québec comme il vient de le faire. Je dois lui dire de plus que, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, il se trouve un grand nombre d'électeurs canadiens-français, et je l'invite fortement à venir répéter ces injures devant ses compatriotes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis bien convaincu que les Canadiens-français de la province de Québec seront en état d'apprécier à sa juste valeur l'accusation que l'honorable député vient de porter contre eux, car il sera facile d'établir la différence qui existe entre la responsabilité de mon honorable ami (M. Bennett) et celle de l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) dans cette affaire. L'honorable député (M. Bennett) a fait allusion au vote pris sur le plébiscite, dans la province de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : Ont-ils cessé de voter maintenant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) veut-il faire allusion à l'affidavit fourni par un nommé Parent de Rimouski ?

M. BENNETT : Je veux plus particulièrement faire allusion au fait qu'il a été enregistré un plus grand nombre de votes dans certains bureaux de votation qu'il y avait de noms d'inscrits sur les listes électorales.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas ce qui a eu lieu dans la province de Québec.

Une VOIX : Il veut parler d'Ontario.

M. BENNETT : Et il s'est présenté quelques cas de cette nature dans la cité de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'aimerais que l'honorable député (M. Bennett) préciserait davantage, car, si je ne me trompe, il doit baser sa déclaration sur un prétendu affidavit fourni par un nommé Parent de Rimouski. C'est là, autant que je puis me rappeler, le seul affidavit dont il ait été question, et celui qui l'a signé a dû quitter le pays et a été forcé d'aller vivre aux Etats-Unis.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Je m'appuie sur les rapports, lesquels indiquent que dans plusieurs bureaux de votation on a enregistré un plus grand nombre de votes qu'il y avait de noms d'inscrits sur la liste.

Quelques VOIX : Non.

M. HACKETT : J'ai soumis à la Chambre un certain nombre de ces pétitions et je mets le député de Bellechasse (M. Talbot), ou tout autre député, au défi de prouver que je ne suis pas responsable des noms qui se trouvent sur ces pétitions. J'en prends toute la responsabilité. En sommes-nous rendus au point que dans un pays aussi libre que le Canada, on peut attaquer de cette manière le droit sacré que possède tout citoyen de porter ses griefs à la connaissance du parlement et du Roi au moyen de pétition, et va-t-on nous traîner devant un comité de cette Chambre, afin de nous tenir responsables des noms qui figurent sur ces pétitions ? En sommes-nous rendus là ?

M. COWAN : Oui. Vous avez relevé là des questions bien peu dignes de l'être.

M. HACKETT : L'individu qui siège là-bas ne mérite pas lui non plus beaucoup de considération. M. l'Orateur, je suis un homme âgé, voici maintenant près de 25 ou 30 ans que je représente le peuple de ce pays, et je n'ai jamais assisté à pareil spectacle ; c'est la première fois que je vois le gouvernement de ce pays essayer de priver des citoyens canadiens du droit qu'ils possèdent de porter leurs griefs à la connaissance du parlement au moyen de pétitions. Cette conduite est honteuse, et je demande à l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) de retirer sa motion et de laisser là cette question.

M. TAYLOR : J'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre plusieurs pétitions de cette nature venant de mon comté. Je les ai revisées avec soin, et je suis certain que toutes les signatures qu'elles portent sont authentiques. Ces pétitions devraient être incluses dans la motion du député de Bellechasse. Il a choisi une ou deux de ces pétitions, et si l'on découvre que quelques-unes des signatures qu'elles portent sont fausses, on fera alors un effort pour faire croire qu'il en est de même pour toutes les autres pétitions. Un semblable procédé est injuste. Je veux que la portée de cette motion soit étendue de manière à comprendre toutes les pétitions qui ont été soumises à la Chambre. Les pétitions venant de la province de Québec qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre par mon honorable ami de Prince-Edouard (M. Alcorn) l'ont été avec la conviction qu'elles portaient des signatures authentiques. Le député de Bellechasse peut avoir envoyé quelqu'un dans ce district avec un de ces blancs de pétition, sachant que tous ceux qui habitent ce comté——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de dire qu'un député peut s'être rendu coupable de faux.

M. TAYLOR : Je n'ai rien dit de tel. J'ai déclaré que le député de Bellechasse pouvait s'être procuré quelques-uns de ces blancs et les avoir envoyés à un de ses amis dans le comté.

Quelques VOIX : Retirez l'accusation.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de porter une semblable accusation contre un membre de cette Chambre.

M. TAYLOR : Dans ce cas, je retire ce que j'ai dit, M. l'Orateur ; mais je dois ajouter que puisqu'il a pris la peine de choisir spécialement ces deux pétitions parmi toutes celles qui ont été soumises, on serait porté à croire qu'il y a quelque chose au fond du sac ; et, à moins de consentir à donner à sa motion une portée suffisamment étendue pour qu'elle puisse s'appliquer à toutes les pétitions qui ont été soumises, on ne peut en arriver à une autre conclusion. Je propose donc que toutes les pétitions soient soumises à ce comité—et je tiens surtout à ce que celles qui viennent de mon comté le soient—car je sais que tous les contribuables de ce district sont effrayés de l'énormité du projet soumis par le gouvernement, et c'est là la raison qui les a portés à signer ces pétitions, et à demander au gouvernement de ne pas se lancer dans ce projet avant de s'être procuré les renseignements nécessaires.

M. HENDERSON (Halton) : Lorsque le député de Bellechasse a donné lecture de sa déclaration à la Chambre, je n'y ai pas apporté beaucoup d'attention. Il est bien évident que l'honorable député a été choisi, d'après un plan arrêté d'avance, pour accomplir une besogne dont nulle autre député n'aurait voulu se charger. Mais lorsque le premier ministre est venu augmenter la portée de l'occasion formulée par le député de Bellechasse, et a déclaré que la même insinuation pouvait s'appliquer à toutes les pétitions soumises, j'ai commencé à comprendre que la question était plus grave que je l'avais cru au commencement. Je puis dire à l'honorable premier ministre que l'accusation qu'il a portée contre un grand nombre de mes commettants, ne leur sera pas très agréable ; et j'ajouterai que parmi les signataires de ces pétitions se trouvent des partisans dévoués de l'honorable ministre.

Une VOIX : Pas un seul.

M. HENDERSON : Quelqu'un dit : pas un seul. Il fait là une assertion qu'il n'a pas le droit de faire, et qui n'est pas conforme aux faits ; car j'ai vu moi-même des amis politiques dévoués du premier ministre signer cette pétition. Je crois que l'honorable chef de la droite est allé trop loin en faisant une pareille déclaration, et je considère qu'il est de son devoir d'étendre la portée de cette enquête, afin qu'elle puisse s'appliquer à toutes les pétitions qui ont été soumises, ou de la retirer.

M. CLARKE : L'honorable préopinant m'a devancé et il a exprimé exactement ce

que j'avais l'intention de dire à ce sujet ; mais afin de fournir à l'honorable premier ministre, qui est le gardien de l'honneur, de l'intégrité et des privilèges de cette Chambre, l'occasion de prouver les insinuations qu'il a formulées dans sa réponse au chef de la gauche, j'ai l'intention de proposer l'amendement suivant, appuyé par M. Hughes (Victoria-nord) :

Que les mots " ces pétitions " soient retranchés de ladite motion et remplacé par les suivants :—" toutes les pétitions présentées au cours de la présente session au sujet du chemin de fer National Transcontinental."

Puisque l'honorable premier ministre est si jaloux de l'honneur du parlement, et qu'il semble être en possession de renseignements allant à dire que d'autres tentatives que celle mentionnée par son partisan de Bellechasse ont été faites dans le but d'abuser des privilèges de cette Chambre, il devra certainement accepter cet amendement, et fournir l'occasion à ceux qui ont soumis ces pétitions d'établir leur bonne foi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Adopté.

M. CLARKE : Si l'honorable député qui dit " adopté " est la source de toute justice, je suis surpris qu'il ne soit pas lui-même l'auteur de cette proposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour l'excellente raison que lorsqu'une accusation de faux est portée, je tiens à m'en occuper en laissant le reste de côté. Mon honorable ami va s'apercevoir qu'il y en a d'autres.

M. CLARKE : J'espère que l'honorable ministre tiendra parole.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je veux parler des pétitions de Bagot.

M. HUGHES (Victoria) : J'appuie l'amendement avec le plus grand plaisir. J'ai eu l'honneur de présenter quelques pétitions signées par des électeurs de mon comté, et je veux dire à l'honorable premier ministre que bon nombre de libéraux ont signé ces pétitions, bien que je ne leur aie jamais demandé de les signer. Les signatures ne sont pas forgées.

M. BELCOURT : Ce n'est pas l'accusation. Personne ne conteste cela.

M. HUGHES (Victoria) : On a dit qu'aucun libéral n'avait signé ces pétitions. L'honorable député de Bellechasse a dit que la pétition présentée aujourd'hui à la Chambre contenait des noms de personnes idiotes et aliénées. S'il en est ainsi, je crois que ce sont les amis de la droite qui ont pris ce moyen pour faire du scandale, et des témoins viendront prouver que ceux qui ont fait apposer ces signatures étaient les amis des députés de la droite. Je connais un citoyen très en vue dans la province d'Ontario, auquel on a offert la candidature aux dernières élections, qui a signé une de ces pétitions, et on trouvera aussi sur une autre de ces pétitions le nom d'une autre personne qui a présentement l'offre d'une candidature libérale, et ce nom est signé, non par une main étrangère, mais de la main même de la personne.

M. SPROULE (Grey-est): Cette question est beaucoup plus sérieuse qu'elle ne paraissait l'être au début. Les accusations portées par l'honorable député de Bellechasse étaient si graves et si spécifiques que la Chambre ne pouvait faire autrement que de prendre les moyens d'en établir la vérité ou la fausseté, et le fait que l'honorable premier ministre a ajouté que la plus grande partie des pétitions qui ont été présentées étaient toutes à peu près de même genre, faisait un devoir à la Chambre de s'en occuper. Dans ces circonstances il est de la plus haute importance que l'enquête ait la plus grande latitude. Les signataires de ces pétitions sont, je crois, des hommes d'une haute réputation et d'une grande intégrité, et, autant que je connaisse, les signatures sont vraies et ont été obtenues honnêtement. Mais le stigmate tracé sur ces pétitions par l'honorable ministre s'applique à toutes, et conséquemment il est nécessaire que tous les signataires soient entendus devant le comité ; et je demande dans l'intérêt de la justice et pour revendiquer l'honneur des libéraux comme des conservateurs qui ont signé ces pétitions qu'ils soient amenés devant le comité pour donner leur témoignage. L'accusation de l'honorable député de Bellechasse que les signatures sont ou forgées ou sont des signatures d'aliénés, de vieillards idiots ou de personnes décédées, suivie immédiatement de l'assertion de l'honorable ministre que toutes les pétitions présentées ont été faites à peu près de la même manière, est trop importante pour que nous la laissions passer inapperçue, et il faut une enquête complète. Il faut faire venir devant le comité tous les signataires de ces pétitions afin qu'ils puissent venger leur réputation.

M. BLAIN (Peel) : J'ai eu l'honneur de présenter quelques pétitions venant de la province d'Ontario, et j'en ai d'autres que je n'ai pas encore présentées. Comme l'honorable premier ministre a donné à comprendre qu'un grand nombre de ces pétitions portaient des signatures forgées, je demande qu'on fasse une enquête concernant les pétitions venant de mon comté, et j'insiste pour que cette enquête soit telle que tous ceux qui ont signé ces pétitions puissent venir ici pour faire leur déclaration. Je n'ai pas examiné minutieusement chaque pétition que j'ai présentée, et ce n'était pas non plus mon devoir de le faire, mais j'ai assez de confiance dans les électeurs de mon comté pour savoir que ces pétitions ne portent aucune signature forgée. C'est ainsi que nous nous conduisons dans l'Ontario. Ces paroles font rire les honorables députés de la droite. Ils ne semblent pas s'occuper de la longueur de la session et je suppose que nous

ne devrions pas nous en occuper non plus. Faute de mieux, je suis en faveur de la motion présentée par la droite. Je veux une enquête complète, mais je préfère de beaucoup la motion présentée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) qui demande que l'enquête porte sur toutes les pétitions, afin que le public sache si elles contiennent des signatures forgées. C'est un point très important à mon avis. Même à cette période avancée de la session, et quand bien même il faudrait rester ici encore plusieurs mois, il est dans l'intérêt du public que nous ayons une enquête complète au sujet des signatures de ces pétitions concernant le Transcontinental.

M. RICHARDSON (Grey-sud) : J'ai eu l'honneur, M. l'Orateur, de présenter plusieurs pétitions. La première que j'ai présentée était accompagnée d'une lettre disant que l'on constaterait, en l'examinant, qu'elle était signée par des libéraux aussi bien que par des conservateurs, et en regardant les noms je m'aperçois que c'est vrai, et je crois que la même remarque s'applique à toutes les pétitions que j'ai présentées à la Chambre.

M. ALCORN (Prince-est): Comme cette discussion a été provoquée par quelques pétitions que j'ai présentées, je déclare, M. l'Orateur, que je les ai présentées avec la plus grande bonne foi et la croyance qu'elles étaient parfaitement régulières ; et à part l'accusation de l'honorable député de Bellechasse, accusation qui n'est pas confirmée, nous n'avons aucune preuve qu'il y a quelque chose d'irrégulier dans ces pétitions. Je prétends que lorsque j'ai présenté ces pétitions j'avais plus raison de croire que les signatures étaient véritables et bona fide, que l'honorable député de Bellechasse n'avait raison de se servir du langage violent dont il s'est servi. A la suite d'une séance à laquelle cet honorable député avait fait allusion à des pétitions présentées antérieurement, j'eus une conversation avec lui et je lui fis observer que si quelques-unes des signatures étaient apparemment écrites de la même main, cela ne donnait à personne le droit de prétendre qu'elles n'avaient pas été écrites de bonne foi et à la demande de personnes incapables de signer. Dans les campagnes de nos provinces, il n'est pas rare de trouver des électeurs qui ne savent pas signer leurs noms et nous avons le droit de présumer que les signatures de ces électeurs ont été écrites sur ces pétitions par des personnes qui étaient autorisées à le faire. La Chambre sait qu'il n'est pas nécessaire que le document le plus solennel qu'un homme est appelé à signer dans toute sa vie, son testament, soit signé de sa propre main. Il a parfaitement le droit de demander à un ami ou à un voisin de signer pour lui. La prétention de l'honorable député de Bellechasse est que chacune de ces signatures aurait dû être écrite devant un témoin qui aurait fait la déclaration statutaire qu'il était présent et avait vu signer la personne autorisée à signer. Je ne crois pas, M. l'Orateur, que le règlement de cette Chambre exige cela, et la Chambre comprendra que ce ne serait pas praticable. Il me semble qu'en l'absence de toutes preuves contraires, cette Chambre est obligée d'accepter les signatures comme véritables. Tant que l'on n'aura pas fait devant le comité une preuve directe de fraude, personne n'a le droit de contester l'autenticité des signatures. Je ne me propose pas de faire une déclaration quelconque maintenant au sujet de ces pétitions, si elles doivent être soumises à un comité d'enquête ; mais je saisis cette occasion pour demander cette enquête en autant que je suis concerné dans cette affaire. Tous les députés de ce côté-ci de la Chambre désirent que l'enquête soit des plus complètes, et si l'honorable député de Bellechasse veut dire que j'avais lieu de soupçonner ou de croire que les pétitions que j'ai présentées étaient irrégulières sur quelques points et que j'aurais dû m'assurer de leur authenticité, je lui renvoie alors cette imputation avec tout le mépris qu'elle mérite. Je demande donc l'enquête la plus complète.

M. LEFURGEY : J'ai eu l'honneur de présenter un certain nombre de pétitions——

M. COWAN : Faites vos excuses tout de suite.

M. LEFURGEY : Si l'honorable député (M. Cowan) veut bien se tenir tranquille pendant quelques instants, il pourra parler quand j'aurai fini. Je disais donc que j'ai eu l'honneur de présenter un certain nombre de pétitions venant de mon propre comté et parmi les noms apparaissant sur ces pétitions, surtout celles de la ville de Summerside, se trouvaient ceux de plusieurs libéraux influents de cette ville. Je connais leur signature et je sais que les hommes les plus importants de la ville ont signé ces pétitions. Je suis surpris d'entendre l'honorable chef du gouvernement prétendre que les signatures sur les pétitions présentées contre le bill du Transcontinental étaient des faux ou des manœuvres de personnes ayant d'autres motifs en vue. Dans l'intérêt du pays et pour venger la réputation d'un grand nombre de ceux dont les noms paraissent sur les pétitions que j'ai présentées, je désire que l'on fasse l'enquête la plus complète.

M. BENNETT : Lorsque j'ai fait allusion, il y a quelques instants, à certaines fraudes qui ont été commises dans la province de Québec à l'occasion du plébiscite, l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) m'a défié de donner des preuves. L'honorable ministre, si je l'ai bien compris, a prétendu que la seule preuve à l'appui de ces accusations de fraudes reposait sur les déclarations d'un homme qui a été obligé de quitter le pays afin d'éviter les conséquences de ses calomnies. J'ai dit que je ne m'appuyais sur la parole d'aucun

homme qui signe des affidavit, mais sur quelque chose de plus tangible que les rapports du plébiscite, c'est-à-dire sur le résultat du vote. Sous les auspices de qui ce plébiscite a-t-il été pris ? Tous ceux auquels a été confié le soin de recevoir les votes lors de ce plébiscite——

M. l'ORATEUR : J'ai dit il y a quelques instants à l'honorable député (M. Bennett), lorsqu'il a commencé à parler de cette question de plébiscite, que je présumais qu'il voulait seulement en parler comme exemple à l'appui de son argumentation; mais je crains qu'il ne discute la question elle-même——

M. BENNETT : J'aurais fini avec mon exemple.

M. l'ORATEUR : Je ferai remarquer à l'honorable député que la question du plébiscite et celle du recensement ne sont pas en délibération devant la Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : On s'en sert par comparaison.

M. l'ORATEUR : Je croyais que l'honorable député (M. Bennett) voulait seulement expliquer ce qu'il avait dit auparavant.

M. BENNETT : C'est aussi ce que je veux.

M. l'ORATEUR : J'espère alors que l'honorable député s'en tiendra à la question.

M. BENNETT : Je dis donc, M. lOrateur, que je ne veux pas aller chercher des preuves de fraudes au sujet du plébiscite dans la province de Québec, dans les déclarations d'une personne ou d'une autre, mais dans le résultat du scrutin, qui nous donne la preuve de fraudes gigantesques. Voyons ce qui s'est passé dans la ville de Québec même. Dans un bureau de vote où il y avait 115 noms sur la liste des électeurs, 114 ont voté. Personne est assez idiot pour croire que 114 électeurs sur une liste de 115 se sont réellement présentés au bureau de vote. Dans une autre division de la ville de Québec je trouve que sur 114 noms sur la liste, 111 ont voté, et avec un zèle digne de leurs maîtres dans la province de Québec, où l'on essayait de tuer le plébiscite, les meneurs dans Québec-centre contre la cause de tempérance ont enregistré 105 votes dans un bureau où il n'y avait que 101 noms sur la liste. Repassez tous les comtés de la province de Québec, les uns après les autres, et vous trouverez des preuves de fraudes comme celles que je viens de montrer.

M. REID (Grenville-sud) : Je suis très surpris de voir que le très honorable premier ministre appuie si fortement la motion de l'honorable député de Bellechasse. Lorsque ces pétitions dont les signataires appartenaient aux deux partis politiques ont commencé à arriver devant la Chambre les journaux libéraux ont essayé à faire croire qu'elles n'étaient signées que par des amis du parti conservateur, et ils espéraient que le silence se ferait à leur égard. Nous avons fait tout ce que nous avons pu de ce côté-ci de la Chambre pour empêcher le bill du Grand-Tronc-Pacifique de devenir loi avant que le peuple ait eu l'occasion de pouvoir discuter et comprendre la proposition. Si le très honorable premier ministre veut réellement que l'enquête qu'il a proposée ait lieu— pour ma part je ne crois pas que ce soit son intention—il découvrira alors un grand nombre de libéraux d'un bout à l'autre du pays sont opposés au bill du Grand-Tronc-Pacifique. Si cette enquête est faite d'une façon complète, je suis convaincu qu'un grand nombre de libéraux se déclareront contre la politique du pays, et de cette façon le gouvernement connaîtra l'effet que le bill du Grand-Tronc-Pacifique pourra avoir sur son parti aux prochaines électioins générales. Pour ma part je crois que c'est la meilleure occasion qui se présente à nous de montrer au peuple la folie d'avoir imposé à cette Chambre ce bill pendant la présente session. J'espère donc que l'honorable premier ministre était sincère lorsqu'il a fait proposer cette motion et qu'il accordera l'enquête la plus complète, même s'il nous fallait rester encore six mois ici pour la faire.

M. THOMSON (Grey-nord) : Il est évident que le gouvernement ne connait pas du tout l'opinion de la province d'Ontario sur la question du Transcontinental.

Je puis dire qu'une des pétitions qui m'a été envoyée était accompagnée d'une lettre disant que tous ceux auxquels on avait demandé de signer avaient signé de tout cœur, et qu'il y avait autant de noms libéraux que de conservateurs sur les pétitions. Je suis certain que toutes les signatures sont véritables et je vous demande, M. l'Orateur, quelle raison empêcherait un libéral ou un conservateur de signer une pétition de ce genre? La demande la plus importante contenue dans ces pétitions est que l'on ne devrait pas construire le chemin avant d'avoir fait les explorations nécessaires. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) que je suis heureux de voir à son siège, nous a dit que c'était cette raison même qui l'a porté à se séparer de ses collègues sur cette question, et si cet honorable député a cru que cette raison était assez importante pour l'engager à sortir du ministère, pourquoi les libéraux d'Ontario ou de toute autre province refuseraient-ils de signer ces pétitions? Je crois que le gouvernement ne connaît pas le sentiment public au sujet de cette question, mais les prochaines élections, qui, je l'espère, auront lieu bientôt, lui feront connaître ce que le pays pense de son projet.

M. ROCHE (Marquette) : Comme je suis un de ceux qui ont eu l'honneur de présenter des pétitions, je désire protester de toute la force dont je suis capable contre l'imputation faite par un personnage non moindre que l'honorable premier ministre de ce pays, que

les signatures sur ces pétitions ne sont pas véritables. L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) a présenté une pétition signée par 800 habitants de la province du Manitoba contre les taux de chemin de fer pour le transport du lait et des autres produits de la laiterie. L'honorable député (M. McCreary) prend la responsabilité de la pétition. Il croit, et je crois comme lui que les signatures sont véritables. Nous ne faisons que notre devoir de député lorsque nous présentons ces pétitions au parlement, et nous ne pouvons être responsables de chacun des noms qui sont sur ces pétitions. Nous ne pouvons pas garantir l'authenticité de tous les noms, mais dans tous les cas, dans la province du Manitoba, nous avons assez de confiance dans l'honnêteté et l'intégrité de nos habitants que nous savons qu'ils n'auraient pas recours au moyen méprisable dont l'honorable député de Bellechasse prétend que l'on s'est servi pour faire signer ces pétitions dans la province de Québec. Je ne connais pas autant les habitants de la province de Québec que mon honorable ami, mais en ma qualité de député de l'ouest je croirais indigne de ma part de porter de semblables accusations contre les habitants de la province de Québec. La chose la plus amusante, M. l'Orateur, dans toute cette affaire, est de voir l'honorable député de Bellechasse se faire le champion de la dignité du parlement. Je dirais que c'est assez pour faire rire un cheval, pour me servir d'une comparaison vulgaire, si la chose n'était pas aussi sérieuse. Je crois qu'aucun autre député de la droite n'aurait voulu se servir d'un langage aussi violent et porter des accusations aussi graves contre les signataires de ces pétitions. Mais l'honorable premier ministre m'a surpris encore plus que l'honorable député de Bellechasse, lorsqu'il a dit que les pétitions avaient été fabriquées de cette manière dans presque toutes les parties du Canada. Il est donc de mon devoir de protester au nom des habitants du Manitoba contre l'accusation imputée à ceux qui ont fait signer ces pétitions, et qui ont déclaré, en les transmettant à Ottawa, qu'ils auraient pu obtenir un plus grand nombre de signatures s'ils avaient eu plus de temps pour les faire circuler. Nous sommes donc, M. l'Orateur, de ce côté-ci de la Chambre, en faveur d'une enquête complète et nous sommes prêts à rester ici jusqu'à la fin de l'année afin de faire une investigation complète. Que l'honorable premier ministre n'espère pas de borner son enquête à deux ou trois pétitions, pour aller ensuite devant le pays soulever des doutes sur leur authenticité et proclamer que l'on a agi de cette manière dans tous les provinces du Canada. Je dis que c'est une imputation injuste à l'égard des signataires quand même ils seraient conservateurs, car s'ils changeaient de politique demain, et appuyaient la construction du Transcontinental, le premier ministre serait le premier à leur accorder des faveurs en disant : " Il n'y a rien de trop bon pour eux," ainsi qu'il l'a dit au sujet d'un de ses ex-collègues ; mais depuis que deux de ses collègues ont quitté son cabinet et ont refusé d'approuver sa politique de chemin de fer, il n'y a plus rien maintenant de trop mauvais pour eux.

On peut appartenir au parti conservateur sans être un faussaire, l'on ne devient pas le meilleur citoyen du pays en se faisant libéral. Je crois que cette attaque de l'honorable député de Bellechasse est tout simplement un plan organisé à la demande du gouvernement pour faire diversion à l'opinion publique qui s'exprime si clairement contre la construction du Transcontinental. Mais je crois que le premier ministre découvrira qu'il a mal jugé le sentiment public dans sa tentative de l'étouffer en disant que ces signatures ne sont pas authentiques, lorsqu'il est plus vrai de dire qu'elles auraient été plus nombreuses s'il y avait eu plus de temps pour faire circuler les pétitions.

M. McCREARY : En ma qualité de représentant de l'ouest, je demande que l'enquête soit faite aussi complète que possible. J'ai examiné quelques-unes des pétitions qui ont été préparées dans la ville de Winnipeg, et je dois dire que la plupart des signatures, à mon avis, ne sont pas celles de citoyens habitant depuis bien longtemps Winnipeg. Les deux pétitions qui sont venues de cette ville ont été signées, paraît-il, dans la buvette d'un certain hôtel d'une certaine rue, et je suis certain que beaucoup de ceux qui ont signé cette pétition n'habitaient pas Winnipeg depuis un mois, et l'on a dû obtenir leur signature pour un verre de bière et un cigare. Ces signatures n'ont aucune valeur à leur face même, car les signataires disent demeurer dans le Michigan, dans le Kansas et dans le Dakota-sud. Ces signatures peuvent ne pas être forcées, mais elles ne doivent pas avoir grand poids devant cette Chambre, car je puis déclarer ici,—et je connais Winnipeg, car j'y demeure depuis 25 ans—qu'il n'y a pas 15 pour 100 de ces signataires qui soient des électeurs ou qui soient connus dans la ville de Winnipeg comme ouvriers ou hommes d'affaires. Je n'ai pas eu le temps d'examiner les pétitions venant des autres parties du Manitoba, mais elles ne représentent qu'une très petite minorité de la province. Pour montrer l'ignorance absolue de ceux qui ont envoyé ces pétitions, je dirai qu'une des pétitions présentée par l'honorable député de Marquette comme venant du comté de Selkirk, a été signée à Baldure et à Melita, à cent milles à l'ouest du comté de Selkirk.

M. ROCHE (Marquette) : Je ne crois pas que le député de Marquette ait présenté de pétitions de Selkirk.

M. McCREARY : C'était un autre député alors, car je sais que l'on en a présenté une qui était censée venir du comté de Selkirk. A ce sujet j'ai fait à l'honorable député de

Macdonald la remarque suivante : Ces pétitions ne peuvent pas venir du comté de Selkirk ; elles ont été signées à cent milles de l'ancien comté de Selkirk et en dehors du comté actuel. C'est pourquoi je veux avoir une enquête aussi complète que possible.

M. MARCIL (Bonaventure) : Est-ce la même pétition qui a été signée à Québec ?

M. McCREARY : Oui, et quelques-uns de ceux qui ont signé à Winnipeg n'étaient dans cette ville qu'en passant. Il y a dans le moment beaucoup de spéculateurs sur les terrains à Winnipeg, et n'y a aucun doute qu'une grande partie des signatures sur les pétitions de Winnipeg ont été recueillies dans les hôtels et sur les marchés.

M. COCHRANE (Northumberland-est) : J'ai eu l'honneur de présenter des pétitions à cette Chambre et je veux dire que celle qui venait de Northumberland est authentique. Pour ma part, je m'occupe fort peu de ce que l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) peut dire des électeurs de mon comté, et si ceux-ci le connaissaient aussi bien que je le connais, ils s'en occuperaient fort peu, mais ils ne le connaissent pas. Conséquemment, je veux les défendre contre toute imputation que l'honorable député pourrait faire à leur égard dans cette Chambre ou en dehors. Je veux que l'enquête à ce sujet soit complète, et qu'elle ne soit pas étouffée comme d'autres l'ont été par l'honorable premier ministre et ses amis. J'ai été surpris de voir l'honorable chef de cette Chambre, le premier ministre du Canada, se diminuer ainsi dans l'estime des électeurs de ce pays en ajoutant foi aux accusations de l'honorable député qui, je crois, a été poussé par le gouvernement à diffamer la population d'Ontario et de tout le pays.

Je puis dire à l'honorable député que plusieurs libéraux dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ont signé ces pétitions et ne le remercieront pas de ces imputations. L'honorable dépué de Selkirk (M. McCreary) dit qu'il habite Winnipeg depuis 25 ans. Il a bien employé son temps. Il connaît au juste l'endroit où les iniquités se consomment. Je crois qu'il doit avoir fait signer lui-même des pétitions, car il dit que tout ce que les signataires voulaient, c'était un verre de bière et un cigare. Je fais mes compliments à l'honorable député ; ils sont prêts à tout faire. Je suis sûr que les électeurs de Selkirk seront fiers d'être représentés par un tel député, lorsqu'ils apprendront qu'il est familier avec les endroits où l'on peut obtenir un verre de bière ou un cigare. Je voudrais que les électeurs et les habitants en général des ce noble pays de l'ouest apprissent qu'ils ont dans cette Chambre un représentant prêt à les avilir au point de dire qu'il connaît parfaitement tous les bouges de Winnipeg et les endroits où l'on peut obtenir des signatures pour un verre de bière et un cigare. Je crois que si l'honorable député relit son discours dans les Débats, il en aura honte——

M. McCREARY : Je ne me dédirai pas.

M. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : M. l'Orateur, j'ai eu l'honneur de présenter des pétitions contre le chemin de fer transcontinental. J'ai écouté attentivement l'honorable député de Bellechasse, et si j'ai bien compris il a dit que ces pétitions portaient des noms de personnes défuntes, des signatures fausses et des noms de personnes dans les asiles. Si l'honorable député de Bellechasse avait été le seul à parler ainsi, je ne me serais pas cru obligé de protester, mais lorsque l'honorable premier ministre lui-même prétend que les accusations de l'honorable député de Bellechasse concernant ces deux pétitions sont également applicables à toutes les pétitions qui ont été présentées, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelques mots. Prétend-on dire que les signataires sont fous parce qu'ils ont signé une pétition dont le deuxième article se lit comme suit :

> Vos pétitionnaires sont d'opinion qu'il serait imprudent et peu sage de construire ce chemin tant que le gouvernement et le parlement ne posséderont pas tous les renseignements essentiels pour les éclairer sur la décision à prendre.

L'honorable député de Bellechasse dit que des personnes idiotes ont signé des pétitions contenant cette déclaration. Il aurait pu aussi bien dire que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) était insensé lorsqu'il a dit :

> Mais je ne suis pas en faveur d'entreprendre précipitamment la construction d'un transcontinental depuis Québec jusqu'à Winnipeg et dans l'ouest tant que nous n'aurons pas exploré le pays et obtenu les renseignements les plus complets. C'est un projet de grande importance et nous ne devrions prendre de décision qu'après mure délibération.

L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux se servait de termes beaucoup plus forts que ceux contenus dans ces pétitions. J'approuve l'amendement proposé par mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Clarke) et comme l'honorable premier ministre a prétendu que toutes ces pétitions portaient des signatures fausses, des signatures de morts ou d'internés dans les asiles, nous avons le droit d'avoir une enquête complète, peu importe le temps qu'il faudra y mettre.

M. GOURLEY (Colchester) : M. l'Orateur, j'ai eu l'honneur de présenter quelques-unes de ces pétitions et lorsque l'honorable député de Bellechasse en a attaqué deux, j'ai pensé qu'il était dans son droit s'il avait des raisons de croire que les signatures étaient fausses. Mais à l'exception de ces deux pétitions, on n'a pas contesté l'authenticité de centaines d'autres, et je considère vraiment extraordinaire, lorsque deux pétitions seulement sont attaquées, et encore

que l'on n'en conteste que deux ou trois noms, que l'honorable premier ministre porte une accusation générale sans la moindre preuve contre les centaines de personnes qui ont signé ces pétitions.

Je crois que l'honorable premier ministre devrait avoir plus de discrétion et de jugement et ne pas se laisser emporter par l'impulsion du moment à lancer une accusation aussi sérieuse. Le droit de pétition est un des droits les plus sacrés que nous ayons. Tout le monde a le droit de venir devant le parlement et de présenter une pétition. C'est un des droits que nous apprécions le plus, un droit que nous avons conquis à la suite de plusieurs guerres en Angleterre. J'admets qu'un député du parlement doit être responsable des pétitions qu'il représente, mais responsable dans une mesure raisonnable et intelligente. Si je recevais une pétition que l'on me dirait avoir été signée par des électeurs de mon comté, je la présenterais en toute confiance présumant qu'elle est en tout point fidèle et authentique. L'honorable député de Bellechasse a porté contre le gouvernement actuel l'accusation la plus extraordinaire dont j'aie jamais eu connaissance depuis que je suis au parlement.

D'après ses dires mêmes, le gouvernement est devenu si impopulaire et si détesté dans la province de Québec que les morts sortent de leur tombe pour venir signer les pétitions contre lui. La terreur s'est même répandue dans les asiles, puisque des aliénés de la province de Québec, dans leurs moments de lucidité et de bon sens sont tellement effrayés des méthodes intolérables de ce gouvernement, qu'ils signent des pétitions demandant à cette Chambre de les protéger contre l'impéritie du gouvernement. A mon avis, l'honorable député de Bellechasse a porté à ce gouvernement le coup le plus mortel qui lui a jamais été porté lorsqu'il a dit que des hommes qui avaient quitté ce monde pour goûter le repos dans la mort sortaient de leur tombe pour protester contre l'infamie de ce gouvernement. Si l'honorable premier ministre avait été un peu rusé, il aurait immédiatements répudié les paroles de l'honorable député de Bellechasse ; il lui aurait demandé de ne pas persister, parce qu'il n'arriverait qu'à prouver que ces pétitions étaient justes, puisque les morts mêmes sortaient des tombeaux pour les signer. Maintenant, monsieur——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. GOURLEY : M. l'Orateur, les honorables députés de la droite sont si polis et si courtois qu'ils ne peuvent permettre à un jeune député de s'écarter un peu du règlement, mais cela ne m'empêchera pas de dire que cette manière d'attaquer ces pétitions mérite la réprobation de cette Chambre. On aurait dû porter une accusation spécifique au sujet de quelques noms, deux ou trois, au lieu de porter une accusation générale, car alors on attaque le droit de pétition, et on sape à la base un des droits et privilèges les plus sacrés dans ce pays. J'admets que personne n'a le droit d'insulter le parlement en présentant des pétitions qui portent des signatures fausses, car c'est attaquer sérieusement la réputation et l'intelligence du peuple que de supposer que quelqu'un de ce pays est assez malhonnête pour mettre des signatures fausses sur des pétitions, et ensuite les présenter au parlement. Conséquemment lorsque l'honorable député de Bellechasse attaque ces pétitions il suppose d'abord qu'il y a quelqu'un dans le pays assez malhonnête pour signer des noms de personnes qui ont refusé de signer. De plus, c'est une attaque contre l'honorabilité de la population, attaque qui, je suis heureux de le dire, ne peut pas être faite contre la population de la Nouvelle-Ecosse. Si elle peut s'appliquer à une autre province je puis dire dans cette Chambre qu'il n'y a pas dans toute la Nouvelle-Ecosse un homme assez malhonnête pour commettre ainsi des faux de propos délibéré, et lorsqu'un honorable député porte une accusation de ce genre contre les citoyens de la province de Québec, je dis qu'il insulte cette province. Je répudie cette accusation au nom de la province de Québec, car je ne crois pas qu'il y ait dans cette province un homme assez malhonnête pour forger la signature de son voisin sur une pétition et envoyer cette pétition au parlement. Pour ma part je refuse de croire qu'un seul nom de ces pétitions soit faux, et l'honorable député qui doit savoir que le droit de pétition est sacré, aurait dû, lorsqu'il a porté ces accusations, indiquer les noms qu'il croyait être faux ou forgés, afin de ne pas diffamer tous les signataires de ces pétitions. Le gouvernement s'est conduit d'une façon extraordinaire et incroyable. L'honorable premier ministre aurait dû être le premier à repousser cette attaque contre l'honneur de milliers et de milliers d'électeurs de ce pays, et il est impossible de croire que des milliers de citoyens sont coupables de falsification, de fraude et de crime. Je refuse de croire cela, et le premier ministre aurait dû donner le signal pour repousser l'accusation. L'honorable député de Bellechasse avait parfaitement le droit de porter l'accusation, mais il aurait dû le faire avec la plus grande gravité et le plus grand soin ; il aurait dû aussi éviter de diffamer tous les citoyens du Canada, qui ont signé ces pétitions.

M. TALBOT : Sur 24 noms que contient une pétition, il y en a 17 qui sont faux.

M. GOURLEY : Et que signifient 17 noms parmi des milliers ? Il y a de 300 à 400 criminels dans nos pénitenciers, mais cela ne diminue pas la haute moralité des autres citoyens du Canada.

M. LOGAN : 17 sur 24.

M. GOURLEY : Et supposant qu'il soit vrai qu'il y ait 17 signatures fausses, je refuse de croire que pour cela tous les citoyens de la province de Québec qui ont signé ces pétitions sont coupables de fraudes et de falsifications. L'honorable député (M. Talbot) aurait dû borner ses accusations aux noms qu'il croyait avoir été forgés, et l'honorable premier ministre aurait dû lui-même défendre la réputation des électeurs en demandant que ces accusations fussent précisées. Quand même il y aurait eu sur ces pétitions quelques noms faux, cela voudrait dire tout au plus que la personne qui a fait signer ces pétitions n'y a peut-être pas apporté tout le soin nécessaire. C'est tout ce que cela voudrait dire. J'appuie donc l'amendement de l'honorable député de Toronto (M. Clarke) qui demande que toutes les pétitions soient envoyées devant le comité afin que la bonne réputation du Canada soit vengée des imputations de l'honorable député de Bellechasse, imputations que l'honorable premier ministre a approuvées.

M. JOHNSTON (Cardwell): J'ai eu l'honneur de présenter quelques pétitions, et je désire affirmer que j'en crois toutes les signatures authentiques. Je ne m'étonne pas que les députés libéraux de cette Chambre essayent de déprécier la valeur des pétitions présentées contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique, après la tentative qu'ils ont faite de discréditer un ex-membre du ministère qu'ils ont appuyé, parce qu'il a eu le courage de protester contre l'idée ridicule de construire un chemin de fer sans renseignements et sans explorations. Ces honorables députés ont essayé par tous les moyens possibles de discréditer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et il n'y a pas le moindre doute qu'ils le discréditeraient encore plus s'ils le pouvaient. L'honorable député de Bellechasse a été chargé de diffamer les signataires de ces pétitions, et je ne m'étonne pas que le parti ministériel essaye de noircir ainsi le caractère de ces pétitionnaires, tout comme des membres de ce parti ont essayé de noircir l'ex-ministre des Chemins de fer, quand ils ont dit qu'il était indigne de dénouer les cordons des chaussures du premier ministre. Bien que je n'ai pas lu toutes les signatures sur les pétitions que j'ai eu l'honneur de présenter, je crois que chaque nom qu'elles contenaient était authentique et avait été signé par la personne même ou à sa connaissance. Je demande donc que tous ceux qui ont signé ces pétitions dans le comté de Dufferin soient appelés à Ottawa, afin qu'ils puissent dire devant ce parlement s'ils ont signé ces pétitions ou non. Si le gouvernement veut être juste il donnera à ces pétitionnaires cette occasion de se justifier.

M. HEYD (Brant) : Le spectacle que nous ont donné ce matin les honorables députés de la gauche à l'occasion de l'accusation portée par l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) n'était pas très édifiant. Parce que cet honorable député a dit qu'il y avait eu corruption et fraude dans la préparation de ces pétitions, les honorables députés de la gauche ont tous demandé que le gouvernement fît faire une promenade gratuite à Ottawa à tous ces pétitionnaires afin de leur demander s'ils ont signé ces pétitions ou non.

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. HEYD : Ce serait une promenade très agréable pour les électeurs de nos amis de l'autre côté de la Chambre, mais ce n'est pas nécessaire. On a porté l'accusation directe de fraude à l'égard de certaines pétitions, et j'espère que cette accusation fera le sujet d'une enquête. On nous a parlé ce matin du droit sacré de pétition. Nous reconnaissons toute l'importance de ce droit. Nous savons qu'il a existé de temps immémorial. C'est parce que c'est un droit que possède le plus humble des sujets de Sa Majesté que nous l'apprécions tant, et conséquemment nous disons, que lorsque nos amis de l'autre côté de la Chambre ont, pour des raisons politiques, prostitué ce droit de pétition——

M. BELL (Pictou) : J'invoque le règlement, M. l'Orateur.

M. HEYD :——ont fait circuler des pétitions dans toute l'étendue de ce pays——

M. BELL : J'ai demandé la parole sur un appel au règlement.

M. HEYD : ——non pas pour exposer les griefs de la population, mais dans le but de favoriser les intérêts de leur parti——

M. BELL : J'invoque le règlement. Je ferai observer que l'honorable député (M. Heyd) a accusé les députés de la gauche d'avoir prostitué leurs privilèges.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas entendu prononcer ces mots.

M. BELL : Il a ouvertement accusé les députés de la gauche d'avoir prostitué leurs privilèges.

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député (M. Heyd) retirera le mot "prostitué".

M. BENNETT : Allons, retirez cette expression !

M. HEYD : Ses déductions sont entièrement erronées; nous ne raisonnons pas dans le même ordre d'idées——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député peut prendre la parole sur un fait personnel.

M. HEYD : J'ignore où la gauche veut en venir.

M. BELL : Je déclare que l'honorable député—je suppose qu'il tient à ce titre—s'est servi du mot "prostituer" en parlant de certains membres de la Chambre et je crois que, par respect pour la dignité et l'honneur de la députation, il doit retirer cette expression.

M. l'ORATEUR : Je comprends que l'honorable député expliquait sa pensée et consentait à retirer l'expression.

M. HEYD : M. l'Orateur, je retirerai toute expression que nos bons amis de la gauche jugeront blessante; mais, je n'en dirai pas moins que le droit imprescriptible de supplique est prostitué aux exigences politiques—voilà ce que j'ai dit et ce que je répète. S'il se trouve quelque part des mécontents qui ont des griefs, ils ont indiscutablement le droit de supplier la Chambre d'y remédier. Mais, quand quelque part, dans l'officine d'un journal ou dans un conciliabule de politiciens, on élabore pendant les heures ténébreuses de la nuit des pétitions ornées d'une certaine rubrique pour les colporter dans tous les coins du pays, afin de faire croire que les signataires ont un grief; quand ces pétitions sont répandues en tous lieux et couvertes de signatures apocryphes; quand on fait sortir les morts du tombeau, ainsi que l'a dit mon honorable ami, et les aliénés des asiles; quand on a recours à tous les trucs imaginables pour raccoler des signatures—qu'est-ce que cela signifie? Cela ne veut pas dire que la population a des griefs, mais que nos bons amis de la gauche veulent se ménager un atout pour l'élection prochaine, et désirent faire croire que par tout le pays, on s'insurge hautement contre ce projet de construire un chemin de fer. Je reconnais que les députés de la gauche n'ont pas présenté ces requêtes sachant qu'elles étaient forgées. Ils ne pouvaient pas savoir qui les avait signées ni comment les signatures avaient été obtenues. Si j'eusse reçu une de ces requêtes de quelqu'un de mon comté, je l'aurais certainement présentée de bonne foi. Pourtant, que nos amis de la gauche ne s'imaginent pas qu'ils réussiront à faire croire au public qu'il n'y a pas eu de menées frauduleuses dans cette circonstance.

M. A. C. BELL (Pictou) : Le représentant de Brant a évidemment une très haute opinion du caractère des citoyens de ce pays ! Il semble croire que ceux-ci n'ambitionnent rien tant que de faire un voyage à Ottawa sous bourse délier. Je le félicite d'afficher ces talents diplomatiques qui le rendent digne d'occuper un siège dans cette enceinte ! J'espère qu'on n'entreprendra pas de juger d'après lui tous les membres de la députation. Quand il parle comme il l'a fait, j'aime à croire qu'il n'exprime que son opinion personnelle. Ceci dit, je laisserai le discours de l'honorable député retomber dans l'oubli ; c'est le sort qu'il mérite.

Je déclare que j'ai moi-même présenté à la Chambre plusieurs de ces pétitions avec la plus insigne bonne foi. J'ignore si toutes les signatures qu'elles portent ont été apposées par les personnes qui sont censées avoir signé ces pétitions, et je ne crois pas que le premier ministre lui-même exige qu'un député qui présente une requête se porte garant de l'authenticité des signatures. Mais je suis d'avis que le très honorable ministre, lorsqu'il a, de son siège qu'il occupe en cette enceinte, lancé cette accusation à la face de la population du pays en général et des citoyens de sa propre province, a parlé trop à la hâte et sans peser la portée des expressions dont il s'est servi. Son discours a laissé entendre qu'une grande partie des signatures apposées au bas des requêtes présentées à la Chambre pouvaient être forgées ; c'était porter contre la population canadienne une accusation qu'aucun premier ministre du Canada ne devrait lancer dans l'enceinte des Communes. Le droit de supplique est un apanage des sujets britanniques, et comment présenteront-ils ces suppliques si ce n'est par l'entremise des représentants du peuple dans cette Chambre ? Si l'on peut établir qu'on a, dans certains cas, abusé de ce privilège, l'honorable ministre constatera, j'en suis sûr, qu'il n'y a pas dans ces murs de personnes plus disposées que les membres de la gauche à découvrir et à châtier les coupables.

Mais nous ne permettrons pas à l'honorable premier ministre de susciter un de ses obscurs partisans à qui on aura fait la langue, pour dénigrer des centaines et des milliers de ces requérants, et de refuser une enquête plus complète. Si l'honorable premier ministre s'arroge le droit d'incriminer toute la population du Canada ; de notre côté, nous revendiquerons pour celle-ci le droit de réfuter l'accusation et de la retourner contre l'accusateur. Les députés de la droite entendent laisser planer un doute sur l'authenticité de toutes les pétitions.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : Je demanderai au député d'Essex (M. Cowan), l'auteur de cette interruption, quel est celui qui, le premier au Canada, a apposé son nom, d'une manière éclatante, par le discours qu'il a prononcé en cette Chambre, à cette protestation contre la scandaleuse conduite du gouvernement ? Ce fut l'honorable Andrew G. Blair, ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui tout récemment encore était le collègue du premier ministre, et qui ne s'est pas contenté d'endosser cette requête, mais a prononcé contre le gouvernement le plus formidable réquisitoire, réquisitoire qui, je puis le dire, demeure encore sans réponse

La droite cherche à atténuer l'importance des protestations de la population canadienne, mais ses tentatives échoueront miséra-

blement. Cette démarche de la part d'un gouvernement qui a laissé écouler des mois sans faire connaître au parlement une raison, sans lui communiquer le plus mince renseignement, qui lui eussent permis de se former une opinion de ce contrat, est vouée à l'insuccès le plus lamentable, le plus honteux et le plus complet. C'est une piètre ruse de la part du gouvernement de susciter un député qui, dans les premiers jours de la session——

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député n'a pas le droit d'accuser les membres de la Chambre d'avoir recours à une ruse.

M. BELL : Je désire respecter le règlement et je dirai que c'était un procédé bien mesquin de susciter un député qui, au début de la session, réclamait à grands cris une subvention en faveur du Trans-Canada et qui aujourd'hui, vraisemblablement à la suite d'un règlement de comptes entre lui et le gouvernement——

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député ne doit pas imputer des motifs à la conduite d'un de ses collègues.

M. BELL : Je ne lui impute aucun motif. J'imagine qu'une entente est intervenue ou qu'il s'est passé quelque chose. Si M. l'Orateur décide que c'est enfreindre le règlement, je retire volontiers ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR : Il est certain qu'un député n'a pas le droit d'imputer des motifs à un membre de cette Chambre ni de faire d'insinuations à son endroit.

M. BELL : Je ne désire pas lancer des insinuattions. J'ai seulement laissé entendre—ce qui me paraissait évident—que quelque chose s'était passé. Si cette remarque bien anodine est déplacée, mettons que je n'ai rien dit. Pourtatnt, on voit le gouvernement obligé d'avoir recours à ces moyens pour atténuer les coups dirigés contre lui de la seule manière qu'ils peuvent lui être portés, au moyen de pétitions.

J'ai une pétition venant du comté de Cumberland, et celui qui me l'a transmise m'affirme qu'elle eût été signée par les quatre cinquièmes des électeurs, s'il avait eu le temps de la leur présenter. D'autres pétitions, nous serons bien aise de le démontrer, portent les signatures de personnes qui, sous d'autres rapports, appuient le gouvernement du jour, mais qui désapprouvent ce projet insensé. Si le très honorable ministre veut amoindrir la signification de ces pétitions, il ne devra pas s'en prendre à celle-ci ou à celle-là, mais devra les attaquer toutes.

Quelle a été à la dernière session, l'attitude de la droite lorsqu'elle voulut discréditer les tableaux du recensement de la province de Québec ? Le très honorable ministre déposa sur le bureau de la Chambre un amas de documents tendant à démontrer que le dénombrement de la population de la province de Québec, en 1891, avait été truqué. La gauche le mit au défi de ne pas s'en rapporter uniquement à ces témoignages obtenus de ses partisans, mais de faire tenir une enquête par des personnes compétentes. L'a-t-il fait ? Non, il a répété ce qu'il avait fait dans le cas des menées frauduleuses qui ont signalé l'élection de Huron-ouest. Il a refusé de demander à un tribunal compétent de tenir une enquête. C'est précisément ce qu'il fait pour se tirer du mauvais pas où il se trouve ; il a recours à un subterfuge pour se tirer d'affaire. Mais, si après avoir été mis au défi de tenir une enquête approfondie, il préfère reculer devant l'accomplissement de son devoir, il le fera malgré les protestations de l'opposition.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : On ne saurait nier, M. l'Orateur, que l'opposition a perdu tout empire sur elle-même.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. LOGAN : Elle a joué son dernier dé et elle a perdu. Il y a quelques semaines, avec le concours d'un journal canadien, elle a entrepris une propagande qui devait soulever tout le pays. Elle s'imaginait submerger la Chambre sous un déluge de pétitions qui paralyseraient le gouvernement. Mais qu'en est-il résulté ? Après avoir déployé tous leurs efforts, avoir parcouru les divisions électorales, avoir quémandé des signatures, elle n'a pas réussi à engager un vingt-cinquième du corps électoral à se prononcer contre le projet ministériel. Parmi ceux qui ont apposé leur signature au bas des pétitions, se trouvent des aliénés, des morts et des absents. La gauche a piteusement échoué dans sa tentative de faire signer les pétitions colportées en tous lieux des semaines durant.

Le représentant de Pictou (M. Bell) prétend qu'il aurait pu obtenir au bas de la requête qu'il a présentée la signature des quatre cinquièmes des habitants de certains districts de Cumberland. Je lui rappellerai qu'il y a dans cette circonscription 40,000 habitants, et que ses amis qui ont frappé à toutes les portes n'ont pu recueillir que 151 signatures. Est-ce assez loin des quatre cinquièmes ? Il y a quelques semaines, je me suis rendu dans mon district électoral et je n'ai pas rencontré un seul libéral qui n'approuvât pas le projet ministériel ; par contre, j'ai trouvé plusieurs conservateurs qui ont déclaré rougir de leur parti, autrefois dirigé par des hommes de la trempe de sir John Macdonald et de sir Charles Tupper—de leur parti qui était jadis doué de l'instinct du gouvernement et qui est maintenant assez avili pour s'opposer à notre expansion nationale.

De plus, je déclare à mon honorable ami qu'il pourrait faire le tour du comté de Cumberland sans réussir à engager un libéral sur cent à apposer sa signature au bas d'une

requête en faveur du contre-projet du leader de la gauche.

Nos bons amis de l'opposition ont invoqué, pour soutenir leur cause, le témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, mais nous savons que celui-ci ne s'est pas gêné pour dire que le contre-projet du chef de l'opposition est d'un ridicule consommé et ne trouvera pas grâce aux yeux de la population. A-t-on présenté des pétitions en faveur de cette proposition ? Pas une seule.

Mon honorable ami le représentant de Bellechasse (M. Talbot) a lancé des accusations catégoriques concernant certaines pétitions et on lui a répondu par des injures et probablement le même sort m'est réservé. Etant court d'arguments, on a recours au vieux stratagème qui consiste à insulter grossièrement sa partie.

Sur l'une des requêtes, trente signatures sur trente-quatre sont de la même main. J'apprendrai à l'honorable député de Picton (M. Bell) bien que je ne crois pas que des faux aient été commis dans ma division électorale, ces 151 signatures n'ont pas été apposées par 151 personnes différentes. Plusieurs sont de la même main. Quelle est la vérité ? La gauche a fait préparer ces pétitions dans l'officine d'un certain journal et elle les a répandues dans tout le pays. Demandaient-elles à la population de déclarer que ce transcontinental ne devrait pas être construit ? Non. J'ai sous la main un exemplaire de deux pétitions, l'une destinée à être colportée dans l'est, l'autre, dans l'ouest. Elles sont aussi différentes que le jour et la nuit. Voici la pétition répandue dans l'est pour laquelle on a quémandé des signatures dans le comté de Cumberland. Elle porte que :

Vos requérants sont d'avis qu'il serait peu sage et imprudent de prendre une décision définitive avant que le gouvernement et le parlement aient obtenu tous les renseignements indispensables à la solution de ce problème.

Qu'on ne doit pas se lancer dans une entreprise aussi colossale avant que des explorations complètes et minutieuses soient faites sous la direction et la surveillance d'ingénieurs d'une habileté reconnue.

Ces passages ne se retrouvent pas dans les pétitions colportées dans l'ouest.

Que le gouvernement et le parlement devraient recevoir les rapports de ces explorations avant de compromettre le crédit du Canada dans une entreprise qui entraînera d'énormes obligations.

Que les meilleures autorités sont d'avis que le coût de la ligne qu'on se propose de construire entre Winnipeg et Moncton s'élèvera à la somme fabuleuse de plus de $120,000,000.

Qu'il y a lieu de craindre qu'en engageant jusqu'à un tel point le crédit du pays, le gouvernement rendra impossible l'exécution d'autres travaux plus propres à faire face aux besoins du transport canadien.

Cela revient à dire que, si le gouvernement réalise son projet, il n'aura plus d'argent à consacrer à la construction d'autres voies ferrées. La pétition ajoute :

Que le gouvernement, le parlement et les contribuables devraient avoir l'occasion de connaître le résultat de l'enquête de ladite commission, et d'examiner les dépositions sur lesquelles seront fondées les conclusions tirées par les commissaires.

Telle est la pétition mise en circulation dans l'est. Examinons celle de l'ouest. Après avoir déclaré que la nécessité de moyens de transport se fait sentir, elle ajoute :

Que la capitalisation excessive des compagnies de transport, est un des principaux facteurs qui provoquent le relèvement exagéré des prix de transport et qu'il importe d'empêcher cet abus.

Qu'un réseau de chemins de fer destiné au transport des produits de l'ouest, ne devra pas être grevé de sections coûteuses et inutiles ; que la section projetée du Grand-Tronc-Pacifique dans l'est, serait d'une grande valeur surtout au point de vue de la colonisation des territoires qu'il traverse et que les lignes de l'ouest ne devraient pas être obligées d'imposer des prix de transport établis dans le but de pourvoir aux charges annuelles sur cette section d'un parcours de 1,000 à 2,000 milles, construite longtemps avant la colonisation du bassin de la baie de James.

Qu'on ne devrait pas imposer à la compagnie l'obligation de construire la section de l'est.

Telle est la pétition qui a été répandue dans l'ouest.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député reproche aux membres de la gauche d'avoir colporté deux pétitions—l'une dans l'est et l'autre dans l'ouest.

M. LOGAN : Parfaitement.

M. ROCHE (Marquette) : J'en connais plus long sur ce sujet que le représentant de Cumberland. J'ai fait inscrire cette pétition de l'ouest dans les " Débats " l'autre jour. Aucune pétition propagée dans l'ouest ne provenait d'un membre de l'opposition. Elles ont toutes été préparées là-bas, mises en circulation par la population elle-même et transmises à ses représentants au parlement.

M. LOGAN : L'honorable député m'affirmera-t-il que l'en-tête de la pétition dont j'ai un exemplaire à la main, n'a pas été imprimé dans Ontario ou Québec ?

M. ROCHE (Marquette) : Au meilleur de ma connaissance——

Quelques VOIX : Vous n'en savez rien.

M. ROCHE (Marquette): Je me fais fort de prouver que pas une seule pétition mise en circulation dans l'ouest n'a été imprimée dans l'est.

M. LOGAN : J'ai demandé à l'honorable député si l'en-tête de ces pétitions n'a pas été imprimé dans l'est.

M. ROCHE (Marquette) : Je ne dis pas le contraire, mais cela ne prouve rien.

M. LOGAN : C'est tout ce que j'ai prétendu. Cette pétition ajoute :

Qu'il importe de construire la section occidentale du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Edmonton, à titre de ligne supplémentaire, ouvrant à la colonisation de nouveaux territoires ; et que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne devrait pas être autorisée à acheter le chemin de fer Canadien du Nord, au lieu de construire une ligne supplémentaire.

Ce passage de la pétition contient une proposition nouvelle. Puis viennent les conclusions :

Vos pétitionnaires demandent donc respectueusement que le bill relatif des transports dont le parlement est saisi, ne soit pas adopté sous sa forme actuelle, mais qu'il soit modifié de façon à pourvoir aux besoins ci-haut mentionnés, et que la commission dite des transports devrait étudier toute la question de la section de l'est et faire son rapport, et qu'il importe de faire faire des explorations et des devis estimatifs.

La pétition présentée à la Chambre de la part de la population habitant l'est du Canada et qui n'était pas revêtue des signatures d'un groupe nombreux de citoyens alléguait que les signataires étaient opposés au projet, parce que la construction de cette ligne entraînerait une dépense de $120,000,000 ; parce que cet argent serait pris dans la caisse de l'Etat et que cette dépense aurait pour résultat de priver cette partie du pays d'autres améliorations dont le besoin se fait sentir. Les pétitions mises en circulation dans l'ouest n'invoquaient pas ces raisons. Pour engager la population à les signer, on a prétendu que la ligne serait grevée d'obligations trop lourdes et serait obligée d'exiger des taux excessifs. Je soutiens que ces pétitions ont été préparées dans l'est du Canada, à Montréal ou à Ottawa ; qu'elles étaient rédigées différemment selon qu'elles devaient servir dans l'ouest ou dans l'est et que moins d'un vingt-cinquième des électeurs canadiens ont apposé leur signature au bas de l'une ou l'autre requête.

A une heure la séance est suspendue.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations à trois heures.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Etant du nombre de ceux qui ont présenté des pétitions à l'encontre de ce projet ministériel si discuté et si discutable, je ne veux pas laisser clore le débat sans prendre la parole. J'aurais gardé le silence, si l'incident avait pris fin après le discours du représentant de Bellechasse (M. Talbot). Mais, puisque le premier ministre, qui est censé représenter le pays tout entier et parler au nom des conseillers de Son Excellence, le Gouverneur général, sur toutes les questions administratives, a poussé les choses aussi loin dans les quelques observations qui sont tombées de ses lèvres ce matin, je me sens tenu de dire quelques mots, non seulement pour ma justification, mais aussi par respect pour ceux de mes électeurs qui ont jusqu'ici appuyé le gouvernement et qui m'ont combattu à la dernière élection. Je sens que le devoir m'incombe de parler non seulement au nom des membres de l'opposition ou des électeurs de ma division qui sont généralement favorables au parti conservateur, mais aussi de réfuter et de répudier les insinuations lancées par l'honorable premier ministre, au nom de ceux de mes commettants qui ont jusqu'ici accordé leurs suffrages au soi-disant parti de la réforme et au gouvernement du jour.

Se basant sur des renseignements qu'il juge satisfaisants—il est peut-être excusable en ceci, car, le premier ministre l'a dit, l'honorable député n'est pas un homme de loi et ne connaît pas le poids qu'il faut attacher à la preuve—le représentant de Bellechasse a entrepris de critiquer une ou deux pétitions reçues de certaines localités de sa province. L'honorable député, en trouvant à redire à ces pétitions, s'en prend par là même à la population de ces endroits. Je le répète, se basant sur des renseignements qui le convainquent que ces pétitions sont frauduleuses, il a entrepris de demander une enquête sur deux de ces pétitions, du moins je crois qu'il y en a deux. A mon avis, les choses auraient pu, elles auraient dû en rester là. La preuve qu'il a faite le justifie peut-être de prolonger la durée de la session en faisant instituer une enquête. Malgré son désir d'obtenir une enquête, il ne s'est appuyé pour la demander que sur le fait que plusieurs signatures étaient de la même main. Vu que l'honorable député (M. Talbot) n'est pas un homme de loi, il me permettra probablement de lui faire observer que ce fait en lui-même, ne constitue pas une supercherie. A cet égard, sa province doit être dans le même cas que les autres. On y rencontre des gens qui ne savent pas écrire, et qui n'apposent pas leurs signatures au bas des pétitions et qui demandent à d'autres de signer pour eux. D'autres n'écrivent pas lisiblement et ont recours à des tiers quand il s'agit d'adresser une supplique au parlement, au conseil municipal ou à toute autre corps. Le député de Bellechasse s'apercevra peut-être qu'il s'est mis la tête dans le guêpier.

Mais, ce n'est pas en cela que consiste la gravité de l'accusation, et les attaques dirigées par le représentant de Bellechasse contre les pétitions reçues de sa province n'auraient pas suffi à me faire rompre le silence. Je le répète, je prends la parole pour répudier les insinuations que le très honorable premier ministre a fait planer sur toutes les pétitions présentées contre le projet ministériel.

J'ai moi-même présenté de bonne foi les pétitions venant du comté de Lincoln. Elles portaient la signature de personnes que je connais. J'ai pris connaissance de chaque signature et je puis donner au premier ministre et à chaque membre du parlement l'assu-

rance que plusieurs noms écrits de la main du pétitionnaire lui-même sont ceux d'électeurs qui ne se sont jamais prononcés contre le parti libéral mais que les insultes du premier ministre n'engageront pas à persister dans cette ligne de conduite. Leur pétition ne disait pas qu'ils combattraient le gouvernement, mais que l'opposition avait rempli son devoir en demandant de suspendre la réalisation de ce projet, afin d'obtenir des renseignements qui nous permettraient de juger s'il est profitable ou désavantageux. Voici la substance de ces pétitions: Il y a plusieurs motifs d'accorder du délai, de ne pas imposer au pays le projet approuvé par la Chambre avant d'obtenir de plus amples renseignements. Quel recours possède un électeur si ce n'est d'adresser une supplique à la Chambre ? Cette demande de délai est-elle déraisonnable ? Est-ce qu'un partisan du gouvernement ne sera pas porté à croire que celui-ci commet une grave erreur en grevant aussi lourdement l'actif de la nation, sans qu'elle puisse juger s'il y a lieu de le faire faute de renseignements suffisants ? Peut-on le blâmer de demander au gouvernement de réfléchir et de se renseigner avant d'engager le pays d'une manière irrévocable ?

Cette conduite ne paraît pas être du goût du premier ministre. L'honorable gentleman semble croire que personne ne devrait avoir le courage, l'effronterie pour ainsi dire, de demander au gouvernement de ne pas aller si vite. Il semble croire également qu'il a le droit d'insinuer, comme il l'a fait, que toutes les autres pétitions sont entachées des mêmes imperfections, parce que le représentant de Bellechasse croit avoir découvert une irrégularité dans une ou deux des pétitions qui ont été présentées à la Chambre.

J'avertis l'honorable premier ministre que s'il venait répéter la même chose aux libéraux du comté de Lincoln, il serait répudié plus énergiquement par les siens que par le parti conservateur. Ce sont les libéraux de Lincoln que j'ai l'honneur de représenter qui sont désappointés. La majorité des électeurs a prouvé, en 1900, qu'elle n'avait pas confiance au gouvernement, puisqu'elle a cru nécessaire de changer d'allégeance et d'élire un adversaire du ministère bien qu'elle fut accoutumée de choisir comme représentant un ami de la droite. Ces pétitions ne sont pas revêtues de la signature de conservateurs seulement; ceux-ci ne sont pas déçus parce qu'ils n'attendaient pas grand'chose du gouvernement du jour.

C'est au nom des libéraux de Lincoln, signataires de ces pétitions, que je représente aussi bien que les conservateurs, que j'élève la voix. Bien qu'ils soient libéraux, ils ont le droit de s'attendre à ce que je me lèverai pour les défendre, pour revendiquer la réputation du comté de Lincoln et pour repousser les calomnies auxquelles leur probité et leur sincérité sont en butte de la part du premier ministre.

M. LANCASTER.

L'honorable premier ministre s'est aventuré beaucoup plus loin que le représentant de Bellechasse. Ce dernier ne révoque en doute que l'authenticité de deux pétitions en particulier, tandis que le premier ministre insinue que toutes les autres tombent dans la même catégorie et sont sujettes à caution. C'est ce qui me porte à appuyer l'amendement présenté par le député de Toronto-ouest (M. Clarke). Puisqu'il doit y avoir une enquête relativement à certaines pétitions, puisqu'on insinue qu'elles sont toutes plus ou moins irrégulières, je déclare qu'on doit nous permettre d'établir l'authenticité parfaite de chaque pétition et de chaque signature.

Le représentant de Brant-sud (M. Heyd) semble croire que le champ de l'enquête doit être circonscrit, parce qu'autrement, dit-il, il faudra faire faire à tous ces pétitionnaires et à leurs témoins un voyage gratuit à Ottawa. Le député de Brant-sud a mauvaise grâce de tenir ce langage. Il n'a pas le droit de supposer que les habitants de ce pays désirent venir se promener à Ottawa sans bourse délier. Ils ne sont pas tellement désœuvrés—sinon dans le comté que représente l'honorable député, du moins dans le reste du pays—ils ne sont pas tellement désœuvrés, dis-je, qu'ils soupirent après un voyage gratuit à Ottawa ; cela les tente probablement moins que l'honorable député et ses commettants. Parlant au nom du reste de la province que je connais, je crois être en lieu de dire que les électurs de ce pays, ceux qui se prévalent de leur droit de supplique, peuvent envoyer leurs pétitions ici sans qu'on les accuse de vouloir venir se promener à Ottawa sans bourse délier. Je me fais fort de dire que plusieurs des pétitionnaires du comté de Lincoln, malgré l'insinuation que le premier ministre a lancée, seraient bien aises de venir ici à leurs propres frais. Non contents de convaincre le premier ministre de l'authenticité de leur signature, ils lui apprendront pourquoi ils one signé ces pétitions, pourquoi le gouvernement commet une erreur, à leur avis. Je crois que le premier ministre finira par regretter d'avoir lancé ces insinuations. Parmi les habitants du comté de Lincoln qui ont signé ces pétitions, il y a un grand nombre de personnes qui ont jusqu'ici appuyé le parti de la réforme. Il faut permettre aux signataires de venir ici et de dire : nous ne savons pas ce que le représentant de Bellechasse a voulu dire, nous ignorons ce que pense le premier ministre ; pourtant, nous n'en désirons pas moins vous déclarer que nous avons signé ces pétitions et nous sommes ici pour reconnaître nos signatures.

Je donnerai au député de Bellechasse un conseil dont il ne s'offusquera pas, je l'espère. Il vaudrait mieux pour lui de faire preuve d'une plus grande discrétion en pareille matière s'il n'a pas à l'appui de ses accusations de meilleures preuves qu'il ne semble en avoir.

Il prétend, il est vrai, que l'on a commis des irrégularités dans ces deux comtés, mais je lui conseille de ne pas chercher à établir qu'on a eu recours à des supercheries dans d'autres comtés, notamment dans la province d'Ontario.

On semble vouloir persuader à l'univers que bien que ces pétitions aient été transmises à Ottawa pour protester contre le projet ministériel, elles n'ont pas le même poids qu'on attache d'orinaire à de pareilles pétitions. Celles-ci sont revêtues de milliers de signatures; elles sont vraisemblablement couvertes des noms des citoyens les plus marquants dans tous les comtés du Canada. Le député de Bellechasse, avant d'entreprendre cette enquête, ferait bien de tâter l'opinion qui prévaut dans toute l'étendue du pays.

Je ne sais pas combien de temps le député de Bellechasse voudrait faire durer la session, mais je l'avertis et j'avertis le premier ministre qu'ils nous trouveront prêts à demeurer ici tant et aussi longtemps qu'il sera nécessaire dans l'intérêt public, afin de distinguer le vrai du faux et de réparer les injustices que nous découvririons au cours d'une enquête concernant ce chemin de fer ou les pétitions qui s'y rapportent ou toute autre question administrative. L'enquête qu'on a demandée occupera nécessairement le comité, et probablement la Chambre, pendant un grand nombre de jours. Je ne crains pas de dire qu'elle se prolongera pendant des mois et qu'il me semble que nous ne partirons pas d'ici avant l'année nouvelle, car il faudra faire une enquête sur chaque pétition, sur chaque signature, afin de réfuter les accusations que le premier ministre a lancées contre la population du Canada. Le représentant de Bellechasse a beau dire qu'il ne veut une enquête que sur ces deux pétitions. Il révoque en doute l'authenticité de toutes les autres et le premier ministre ajoute que toutes les pétitions sont probablement entachées d'irrégularités.

La question à trancher est celle-ci: les citoyens peuvent-ils adresser des suppliques au parlement sans qu'on les taxe de supercherie, sans qu'on les oblige à assigner une demi-douzaine de témoins pour établir sur la foi du serment que leur signature est authentique ? Si le gouvernement du jour veut empêcher la population de protester contre ses actes, d'exercer le privilège que lui garantit la constitution d'adresser des suppliques au parlement, quand elle le juge à propos, nous sommes en face d'un problème très important. Le premier ministre devrait être satisfait de savoir que chaque député qui a présenté une de ces pétitions à la Chambre l'a revêtue de sa signature pour en attester l'authenticité. Ainsi mon nom est inscrit sur une pétition reçue du comté de Lincoln; cela devrait constituer aux yeux du premier ministre une preuve prima facie que les signatures dont cette pétition est couverte sont authentiques. La population de Lincoln s'attend à ce qu'il en soit ainsi. Le premier ministre semble croire que, parce que les pétitionnaires n'approuvent pas sa politique et parce que deux requêtes reçues de quelque endroit de la province de Québec et présentées de bonne foi par le représentant de Prince-Edouard renferment plusieurs signatures écrites de la même main, non seulement ces pétitions, mais toutes celles qui ont été présentées sont suspectes.

Il faut aussi admettre que plusieurs anciens partisans du soi-disant gouvernement de la réforme demandent à celui-ci de faire halte, de ne pas entreprendre la réalisation de ce projet avant d'avoir fait faire les explorations et de s'être procuré les renseignements nécessaires avant de lancer irrémédiablement le pays de cette périlleuse aventure. Ils s'adressent de bonne foi au gouvernement qu'ils ont toujours soutenu et le premier ministre leur répond : Vous avez le droit de voter pour ou contre nous ou notre politique lorsque nous en appellerons au peuple, mais nous vous nions le droit de nous présenter des requêtes et de prêter votre concours à l'opposition pour empêcher le gouvernement de commettre une erreur grave en engageant irrémédiablement le pays dans cette aventure.

L'honorable ministre leur dit qu'il entretient des souçons relativement à l'authenticité des signatures dont ces pétions sont couvertes. Je déclare sans hésiter que l'enquête devra porter sur toutes les pétitions et toutes les signatures. La réputation de tous ceux qui les ont mises en circulation dans un comté et de tous ceux qui les ont signées, est en jeu, car si ces signatures ne sont pas authentiques, ceux qui les ont envoyées ici et nous ont demandé de les présenter, ont commis une supercherie.

Nous ne pouvons pas nous préjuger en affirmant que les signatures sont forgées. Le fardeau de la preuve retombe sur l'accusateur. La présomption est en faveur de celui qui déclare que sa signature est authentique. Néanmoins, l'honneur du prétendu signataire est compromis, celui de la personne qui est censée avoir recueilli cette signature l'est également, comme l'est aussi celui de la personne qui a transmis la pétition et a demandé qu'elle fût présentée à la Chambre. Je dis donc que tous doivent venir ici, à leurs frais ou sans bourse délier, et nous dire d'où viennent ces pétitions. C'est pourquoi je déclare que l'enquête doit être aussi complète que le demande le député de Toronto-ouest, et si cela prend du temps et entraîne des frais, l'honorable premier ministre n'aura qu'à s'en prendre à lui-même.

Je n'ai qu'un mot à dire à l'adresse du représentant de Brant-sud. Il a eu la témérité de dire que ces pétitions ont été conçues au milieu des ténèbres de la nuit. En l'entendant tenir ce langage, je me suis demandé s'il s'imaginait que le projet que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a censuré et qui lui

a fait remettre son portefeuille a été enfanté en plein jour. Fut-il assez mis en lumière pour permettre à la population de le comprendre ? N'est-ce pas, au contraire, parce qu'il était trop obscur que ces pétitions ont été présentées ? Malgré tous les efforts de l'opposition, qui défendait les intérêts bien entendus de la population du pays, pour obtenir des éclaircissements, ce bill fut adopté avec toute la précipitation possible. Les tentatives de la gauche afin de découvrir quelles obligations cette entreprise imposerait au pays, sont demeurées infructueuses ; pourtant, tout semblait prouver de plus en plus que ce projet n'était pas frappé au coin de la sagesse. Malgré tout cela, bien que M. Cox ne pût pas attendre et que le gouvernement semblât tenu de réaliser ce projet, qu'a fait la population du Canada ? Dans chaque comté, partout où le temps l'a permis, on a préparé et transmis des pétitions disant : Puisque le gouvernement n'ajoute pas foi aux paroles des membres de la gauche, nous, simples électeurs, le prions d'attendre qu'il ait obtenu de plus amples renseignements. Le député de Brant-sud aurait dû se demander où et comment ce projet a vu le jour. Dès que celui-ci eut été divulgué, il aurait dû se demander si lui et ses collègues de la droite possédaient tous les renseignements désirables. Sait-il que plusieurs partisans du gouvernement étaient au début décidément hostiles à ce projet ? Ignore-t-il que plusieurs électeurs libéraux attendaient impatiemment qu'on leur expliquât les mérites de cette entreprise, mais qu'ils n'ont pas été éclairés comme ils auraient dû l'être ? Ne sait-il pas que les signataires de ces pétitions ont déclaré qu'on n'a pas jeté assez de jour sur la question avant d'engager le pays dans une entreprise qui entraînera d'aussi énormes dépenses ?

Le représentant de Cumberland (M. Logan) a dit quelques mots avant la suspension de la séance. Il a entrepris de faire la leçon aux membres de la gauche et de leur apprendre quels devoirs ils ont à remplir dans cette Chambre. Il nous a reproché d'injurier les membres du gouvernement, faute d'arguments. Déçus de n'avoir pas pu imposer notre manière de voir, dit-il, nous avons insulté le porte-parole du gouvernement. Je ne crois pas que nous ayons injurié les membres du gouvernement dans cette circonstance, mais il me seble que ceux-ci ont lancé des injures à la face des signataires de ces pétitions. A mon avis, ceux-ci n'ont pas été bien traités par suite de l'accueil fait à leurs suppliques. Il dit qu'elles constituent la dernière ressource de l'opposition. Oui, peut-être, dans le moment, mais non pour toujours. L'opposition n'a pas épuisé sa dernière ressource tant que le public conserve encore un recours.

Si le gouvernement a le courage d'en appeler à l'électorat, l'honorable député de Cumberland s'apercevra que le dernier recours de l'opposition sera de faire l'appel qu'elle fera contre le gouvernement et que le dernier recours du peuple sera de condamner très énergiquement ce projet. L'honorable député de Cumberland a dit également que les différences que l'on observait entre les pétitions de l'est et celles de l'ouest faisaient voir leur peu de fondement. Ne sait-il pas que ce projet prêtait tellement le flanc à la critique que quinze ou vingt pétitions auraient pu être rédigées à l'encontre, et que ces pétitions, imprimées en caractères ordinaires, se seraient déroulées depuis cette Chambre jusqu'à la rue Wellington ? L'honorable député s'imagine-t-il que trois douzaines de pétitions imprimées en caractères ordinaires représentent toutes les objections qu'il soit possible de faire à ce projet ? et ne comprend-il pas que les objections faites par les habitants de l'ouest, bien que différentes de celles des habitants de l'est, n'en sont pas moins sérieuses. Ne se rend-il pas compte également que si la population de l'ouest et celle de l'est ont tant d'objections diverses à formuler, c'est qu'il existe une accumulation de preuves à l'encontre du projet, et que c'est là une raison de plus pour que le gouvernement obtienne plus de renseignements, au lieu de simplement insulter les pétitionnaires. Je ne me propose pas de fatiguer la Chambre davantage avec cette affaire. J'ai déclaré aussi énergiquement que je l'ai pu (et j'aurais voulu avoir à l'esprit des termes plus énergiques encore pour le dire) que je regarde comme une insulte, et je pense que les électeurs de Lincoln regarderont comme une insulte, les paroles dont s'est servi le très honorable premier ministre, lorsqu'il a dit que ces pétitions n'étaient pas sérieuses, et que par conséquent le gouvernement ne devrait pas s'en occuper. Le peuple a le droit d'exprimer son appréciation des efforts de la gauche s'il pense que ces efforts sont bien dirigés. Ce qui irrite le gouvernement, c'est de voir que, non pas ses partisans à tous crins, mais les libéraux indépendants, pour ainsi dire, ainsi que les conservateurs, sont unanimes à approuver l'attitude prise par la gauche ; c'est de voir que leur parti perd des forces dans le pays et va se mettre dans l'embarras. Quelques-unes des objections les plus sérieuses contre cette politique sont formulées dans ces pétitions. Les signataires, dans l'exercice de leurs droits sacrés de sujets britanniques ont pétitionné la Chambre des Communes et demandé au gouvernement de s'arrêter un instant avant d'engager irrévocablement le pays dans cette entreprise. En ma qualité de représentant du comté de Lincoln et de membre de cette assemblée, je dis que le gouvernement aurait dû accepter ces pétitions de bonne foi, et aurait dû les considérer dans un bon esprit. Si le comité des Privilèges et Elections doit faire cette enquête, qu'il la fasse aussi complète que possible ; et bien que l'honorable député de Brant (M. Heyd) nous ait reproché de chercher à obtenir des voyages gratuits à Ottawa pour nos commettants, je dis, M.

l'Orateur, que les pétitionnaires devraient être mis à même de se présenter devant le parlement, et d'établir que ces pétitions ont été préparées suivant toutes les règles.

M. TAYLOR : Un peu avant trois heures, cet après-midi, l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn), se rendit à la Chambre des archives, et demanda qu'on lui remît les deux pétitions dont le député de Bellechasse a parlé ce matin. Le commis en fonction répondit qu'elles ne s'y trouvaient pas, le député de Bellechasse les ayant prises. Le ministre de la Justice ou le premier ministre voudra-t-il dire s'il est convenable que des pétitions censées être sous la garde d'un fonctionnaire de cette Chambre voyagent par tout le pays, traînent sur les pupitres, reçoivent de nouvelles signatures et soient ensuite référées au comité des privilèges et élections ? Ces pétitions ne se trouvent plus maintenant entre les mains des fonctionnaires attitrés, et, et les députés qui les ont présentées ne sont plus à même de les voir. Ces pétitions sont censées être tenues sous clef, sous la garde du greffier de cette Chambre, afin que chaque député puisse y avoir accès. Nous voyons maintenant qu'elles sont hors de la possession du greffier et qu'elles sont supposées être entre les mains de l'honorable député (M. Talbot) qui a porté l'accusation.

M. GOURLEY : Le fonctionnaire qui a permis que ces pétitions fussent soustraites à sa garde devrait être immédiatement sommé de comparaître devant la Chambre et puni, et on devrait aussi prendre certaines mesures contre le député de Bellechasse (M. Talbot) pour s'être ainsi conduit. Ce sont là les dossiers originaux du parlement, et tout homme qui les enlève à la garde du fonctionnaire en titre se rend coupable d'une infraction. Nous devrions sommer le greffier devant cette Chambre et de le destituer, et nous devrions passer jugement sur la conduite de l'homme qui a tenté de soustraire ces documents à la garde du greffier. C'est une iniquité que de laisser les dossiers parlementaires courir ainsi les chemins.

L'amendement de M. Clarke est adopté et la motion principale de M. Talbot, ainsi amendée, est aussi adoptée.

M. SPROULE : Pour que ces pétitions soient produites devant le comité, ne faudrait-il pas un ordre de la Chambre ?

M. l'ORATEUR : Je pense que la motion y pourvoit. Tous les documents de la Chambre sont en tout temps à la disposition des membres des comités et aussi des membres de la Chambre.

M. SPROULE : Je suis d'opinion qu'elles devraient être référées au comité par un ordre de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je pense que la motion y pourvoit.

PAIEMENT DES EMPLOYES SUR LE CANAL RIDEAU.

M. TAYLOR : J'ai reçu ce matin une lettre d'un marchand, constatant que les employés sur le canal Rideau, dans mon comté, n'ont pas encore reçu leur paie pour le mois d'août. Quelle est la raison de ce retard ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il faudrait demander à l'auditeur général pourquoi on n'a pas émis de lettre de crédit.

M. TAYLOR : Ces employés se trouvent grandement incommodés ; ils sont au bout de leur crédit dans les magasins de campagne, et le gouvernement devrait nous dire pourquoi ils ne sont pas payés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je signalerai le fait à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais, si je ne me trompe, c'est parce qu'on n'a pas émis de lettre de crédit.

M. TAYLOR : Maintenant que le ministre des Finances est ici, je lui demanderai de nous dire pourquoi les journaliers sur le canal Rideau, dans la partie nord du comté que je représente, n'ont pas reçu leur paie du mois d'août, ni d'aucun mois depuis ? Un marchand de l'endroit m'écrit me disant qu'ils sont au bout de leur crédit, et que quelques-uns des marchands ne veulent pas leur vendre de marchandises avant que leurs chèques arrivent. Quelques-uns des hommes ont réellement besoin d'argent pour se procurer les choses nécessaires à la vie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nombre de gens au Canada ont été obligés d'attendre, parce que l'auditeur général refuse de permettre le paiement d'après le mode ordinaire.

LE ROI CONTRE CARVER.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai reçu une communication au sujet de la commutation de la peine dans l'affaire du roi contre Carver. Il semble que la commutation de cette peine a provoqué des critiques hostiles, et à la demande de mon correspondant, je demanderai au ministre de la Justice de déposer sur la table de la Chambre les documents se rapportant à cette affaire. S'il existe un rapport du juge, ou s'il y a des raisons de données pour justifier la commutation, ou des pétitions demandant la commutation, il serait désirable, pour le cas où il y aurait une discussion, que ces documents fussent rendus publics.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le Sénat a adopté une motion demandant la production de ces papiers. J'ai hésité jusqu'à présent à me conformer à l'ordre, car ce qu'on me demande de faire est contraire à la pratique de cette Chambre. J'ai un mémoire rédigé par sir John Thompson, dans lequel il refuse de produire le dossier dans un cas de condamnation à mort. Toutefois,

je suis à considérer la question en ce qui a trait à ce cas particulier, et dans un jour ou deux, je ferai connaître à mon honorable ami quelle est la décision du juge.

M. BORDEN (Halifax) : La décision de sir John Thompson s'applique-t-elle à tous les documents se rapportant à une telle cause ? Elle ne s'appliquerait pas, je suppose, au décret du Conseil ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-être que non.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice a remis à l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) un mémoire au sujet de cette affaire ; mais j'avoue ne pas l'avoir lu très attentivement. Je suppose qu'il n'y aurait pas d'objection à produire les documents qui ne sont pas visés par une décision antérieure. Mon honorable ami (M. Casgrain) et moi étions d'accord que ces précédents n'allaient pas aussi loin que semblerait l'indiquer le mémoire que l'honorable ministre de la Justice a été assez bon de nous faire remettre.

DIVISION SAINT-JACQUES, MONTREAL.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à savoir du gouvernement si on a pris quelque décision au sujet de l'émission d'un bref d'élection pour la division Saint-Jacques, Montréal ? L'affaire a été signalée à l'attention de la Chambre plusieurs fois déjà par l'honorable député de Jacques-Cartier.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député voudra-t-il répéter sa question lorsque le premier ministre sera présent ?

M. BORDEN (Halifax) : Très bien. Quand y aura-t-il une autre occasion de poser cette question de nouveau ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député peut le faire par consentement en tout temps.

SUBSIDES.

La Chambre de nouveau en comité des subsides.

Colombie Anglaise—rivière Colombie en amont de Golden—coque neuve pour la sonnette, etc., $4,500.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi les crédits pour le dragage sont-ils divisés de cette manière ? Est-ce là du dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi sert ce battage des pieux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les bords de ces rivières doivent être protégés en bien des endroits et il nous faut nous servir du mouton.

M. FITZPATRICK.

M. SPROULE : Il me semble qu'il serait mieux de tenir les crédits relatifs aux dragues, aux bacs, aux sonnettes et autre matériel, distincts de ceux relatifs au travail même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La classification pourrait en effet, être améliorée. Je dirai que dans l'examen de ces chiffres, j'ai éprouvé les mêmes difficultés que le chef de l'opposition, et je pense qu'il serait bon d'avoir une nouvelle classification de nos crédits dans ce sens. Ce serait plus commode pour la Chambre et plus commode encore pour le département.

Rivière Colombie en amont de Golden—creusement de chenal depuis la rivière jusqu'à l'emplacement de l'entrepôt projeté à Wilmer, $1,000.

M. HUGHES (Victoria) : De quel entrepôt s'agit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On est à exploiter des mines à cet endroit, et les minerais sont expédiés par eau. M. Hammond, de la maison Osler et Hammond, sérieusement engagée dans ces travaux, nous a représenté que des capitaux considérables sont placés dans ces entreprises. Je considère donc que cette dépense est justifiable dans l'intérêt public en vue d'améliorer la navigation dans cette rivière.

M. SPROULE : Est-ce là du dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sera du dragage à la main.

Rivière Colombie—améliorations entre les lacs de la Flèche, Haut et Bas, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un petit dragueur a été construit par le département, et placé sur cette rivière; et ce crédit a pour objet l'entretien de ce dragueur et ses frais d'exploitation durant l'année.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le dragueur fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il fait du dragage sur la rivière Colombie. Nous n'avons pas besoin d'un crédit distinct pour dragage à cet endroit. Le dragueur nous appartient; et ce crédit est en vue de son entretien et de son opération.

M. SPROULE : Pourquoi votons-nous $12,000 pour maintenir et opérer un dragueur à cet endroit et $10,000 pour maintenir et opérer un dragueur quelque part ailleurs ? Ne vaudrait-il pas mieux avoir un crédit général au moyen duquel ces dragueurs seraient maintenus en activité, au lieu d'avoir un crédit distinct pour chacun d'eux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que ce serait mieux. Dans ce cas particulier, le dragueur a été construit spécialement. Il ne peut être employé ailleurs que sur cette rivière, et ce crédit de $12,000 représente la dépense to-

tale pour cet ouvrage. Mais je suis de l'avis de mon honorable ami; et si j'ai quelque chose à faire à la préparation du prochain budget, il sera préparé de cette manière.

Rivière Colombie, entre les lacs de la Flèche—résidu sur outillage de dragage, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce dragueur a été construit par le département à l'entreprise. Il coûtera en tout $6,000 avec l'outillage.

Rivière Fraser—améliorations, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont exécutés sous la surveillance de M. Keefer, l'ingénieur du département dans la Colombie Anglaise.

M. SPROULE : Où ces travaux sont-ils exécutés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'Ile de Nicopin. Ils consistent en matelassage et battage de pieux pour la protection des bords de la rivière.

M. THOMSON (Grey) : Se sert-on de la sonnette du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, tout l'outillage nous appartient. Les travaux sont exécutés à la journée.

Baie de Hardy—quai (à voter de nouveau), $2,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter les paiements relatifs à ce quai, qui a été construit à l'entreprise.

Ville de Qualsino—quai, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un nouveau crédit ; son objet est d'assurer de nouveaux quais pour les steamers ou autres navires. Cette localité est dans le nord de l'île de Vancouver, dans un district minier.

M. SPROULE : Combien pense-t-on que ces travaux coûteront une fois terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale est estimée à $5,000. Les travaux seront donnés à l'entreprise.

Station de quarantaine de William's Head—prolongement du quai à son extrémité de l'est, etc., $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un quai du gouvernement à cet endroit, et ce crédit est destiné à solder des prolongements et améliorations de peu d'importance.

M. SPROULE : Cette somme couvrira-t-elle toutes les améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que nous pensons.

Port de Victoria—sommes supplémentaires pour dragage et enlèvement de roches, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons les deux dragueurs du gouvernement à l'œuvre dans ce port, et les travaux ont été exécutés avec beaucoup de succès. Nous désirons les compléter; et l'ingénieur m'informe que ces $10,000 vont permettre de les compléter cette année.

M. HUGHES (Victoria) : Ce crédit est-il pour le port intérieur ou pour le port extérieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour le port intérieur.

Travaux publics—imputable sur le revenu—Territoire du Yukon—améliorations des rivières Lewes et Yukon, $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit de $30,000, devra être employé de la manière suivante, pous l'amélioration des rivières Lewis et Yukon: (a) Entretien des jetées, digues, etc., bâties à la tête du lac Laberge, en vue de diriger toute la décharge de la rivière Lewes dans un chenal comparativement étroit sur le côté sud-est de la rivière, et qui pourra être utilisé par les bateaux à vapeur tirant de quatre à cinq pieds d'eau à l'étiage; (b) Obstruction de l'ouverture d'à peu près 400 pieds, laissée au centre de la digue de fascines et de pierres, dont une longueur de 3,250 pieds a été construite sur le côté nord-ouest du chenal artificiel resserré formé à la tête du lac Laberge; (c) enlèvement des galets de la rivière de Trente Milles; (d) Achèvement des travaux de mines nécessaires sur la crête rocheuse qui traverse le cours d'eau aux rapides des Cinq-Doigts, en vue d'améliorer le chenal navigable, et de permettre le passage facile et sûr à l'étiage, des bateaux à vapeur tirant à peu près quatre pieds d'eau sans avoir à se servir de câbles; (e) Sautage de certains rochers en des endroits dangereux, etc., aux rapides de Rink; (f) Amélioration du chenal de Hellgate; (g) approfondissement du chenal au-dessus des barres dans la rivière Yukon, en aval de Selkirk et d'Ogilvie.

M. HACKETT : Avons-nous en cette Chambre un représentant de cette partie du pays

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, M. le président, nous en avons un.

M. THOMSON (Grey) : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont exécutés sur l'avis du conseil local de la ville de Dawson.

M. CLARKE : Le conseil municipal ou le conseil du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le conseil du gouvernement.

M. THOMSON (Grey) : Je le regrette; car, si je ne me trompe, nous connaissons déjà ce corps par expérience. On se rappellera M. le président, qu'il a fallu $50,000 pour simplement boucher un trou dans ce pays. Si ces fonds doivent être dépensés par les mêmes personnes qui ont eu la surveillance des travaux en question, je ne crois pas qu'ils soient entre bonnes mains. Il me semble qu'il serait mieux et plus satisfaisant de faire exercer la surveillance par le département.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons trouvé qu'il serait plus dispendieux de maintenir dans ce pays un personnel d'ingénieurs comme il en faudrait un dans la circonstance que de faire exécuter les travaux sous la surveillance du conseil. Ce conseil a des relations avec les représentants des intéressés dans les transports et par là est très en mesure de savoir comment l'argent peut être dépensé le plus profitablement en vue d'améliorer la navigation, dans l'intérêt public. Mon honorable ami (M. Thomson) reconnaîtra qu'il n'y en a pas qui soient mieux au fait de la situation que les représentants des compagnies de navigation, et qu'il n'y en a pas qui soient plus soucieux de voir les travaux exécutés convenablement. Depuis que le système actuel a été adopté, nous nous apercevons que les fonds sont appliqués beaucoup plus profitablement qu'auparavant. Bien entendu, nous avons un ingénieur qui représente le département et qui fait rapport sur les travaux.

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu toute l'explication donnée par le ministre, et je ne l'ai peut-être pas bien comprise. A-t-il dit que ces fonds étaient dépensés par les compagnies de transport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que les fonds étaient appliqués sur l'avis du conseil du Yukon.

M. SPROULE : Ce crédit est en excédent du montant placé entre les mains du conseil ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, avec ceci de plus, qu'il nous fait rapport, et que les comptes nous sont envoyés ici pour que nous les payions.

M. SPROULE : Qui est-ce qui vise les comptes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comptable du Yukon.

M. SPROULE : Dans la tenue de livres, ce montant serait-il compris dans les dépenses du Territoire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il reste entièrement à la charge du département des Travaux publics ici L'honorable député se rappellera que j'ai mentionné sept ou huit endroits où certaines améliorations sont devenues nécessaires, et j'ai expliqué que les travaux pourraient être exécutés d'une manière plus satisfaisante et plus économique qu'en maintenant nos propres ingénieurs dans ce pays.

M. SPROULE : Sont-ils libres d'exécuter les travaux et de se faire payer les prix qu'ils veulent, ou est-ce l'ingénieur du département là-bas qui emploie les hommes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils font rapport au département, et nous vérifions les comptes. Mais ils emploient les hommes pour l'exécution des travaux.

Ports et rivières généralement, $3,500.

M. SPROULE : Pourquoi est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le vote ordinaire.

M. SPROULE : Que peut-on faire au moyen d'un crédit aussi minime ? Quelle sorte de travaux peut-on exécuter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est en vue de faire face à des dépenses imprévues et de solder divers petits comptes. On l'a voté tous les ans depuis longtemps.

M. SPROULE : Il m'a toujours semblé absurde de voter ces petits montants pour des fins générales. Nous avons des comptes de dragage pour chaque localité, et ensuite un compte général; des comptes pour réparation aux dragueurs, et un compte général. Voilà encore un de ces petits crédits. Je suppose que ce crédit de $3,500 couvre tout le Canada et peut être utilisé n'importe où. Mais je ne comprends pas ce qu'on peut faire d'un montant comme celui-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est parce que nous prenons des votes spéciaux pour dragage ici et là, au lieu d'avoir un seul crédit, qu'un crédit général comme celui-là est nécessaire. Il se présente des dépenses incidentes à l'occasion de tous ces travaux (papeterie et autres dépenses imprévues) qui sont soldées au moyen de ce crédit général.

M. SPROULE : Je me rendrais compte de la nécessité d'un crédit assez considérable, mais je ne puis comprendre l'utilité d'un crédit de $3,500.

M. HACKETT : Je désire faire observer à l'honorable ministre que, dans l'année 1900, des travaux publics furent commencés en un endroit appelé Skinner's Bond, dans le comté de Prince-ouest, Ile du Prince-Edouard.

M. CLARKE : Etait-ce avant ou après l'élection ?

M. HACKETT : Immédiatement avant l'élection. Le ministre voudra-t-il dire s'il se propose d'abandonner ces travaux après y avoir dépensé $2,000, ou se propose-t-il de les poursuivre ?

M. McCREARY : L'honorable député voudra-t-il dire où se trouve Skinner's Pond ?

M. HACKETT : C'est un nom tout aussi acceptable que le Creek Pile-O'Bones ou autres semblables. Le ministre voudra-t-il dire s'il se propose de continuer ces travaux à Skinner's-Pond, où $2,000 ont été dépensés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Je ne vois rien dans le budget pour des travaux à cet endroit. L'honorable député voudra-t-il dire de quelle nature sont les travaux qui ont été commencés là ?

M. HACKETT : L'honorable ministre doit le savoir; il a les chiffres devant lui. Il s'agissait de creuser un chenal à travers la dune de sable dans la terre près de Skinner's Pond. On jugeait que ces travaux seraient très avantageux. En ce moment le ministre a l'ingénieur en chef à ses côtés; il devrait être capable de nous dire ce que l'on se propose de faire, maintenant que les élections approchent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas que l'ingénieur en chef s'intéresse aux élections ? Il me dit qu'il s'agissait d'ouvrir un petit chenal, et que les travaux exécutés ont paru donner satisfaction.

M. CLARKE : Sûrement ce n'est pas l'intention du département, après avoir commencé ces travaux à la veille de la dernière élection, de les abandonner immédiatement après l'élection? Se propose-t-on, maintenant qu'une autre élection approche de reprendre ces travaux et de les compléter?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune connaissance quelconque de l'affaire. L'ingénieur en chef me dit qu'on a dépensé $2,000 à cet endroit.

M. HACKETT : Le ministre a-t-il dit qu'il obtiendrait de plus amples renseignements?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de donner ordre à l'ingénieur local de faire un rapport quant à ces travaux.

M. CLARKE : Il vaudrait mieux, je pense, réserver cet item jusqu'à ce que nous ayons des renseignements plus complets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, réservons-le.

L'item est réservé.

Dragage—y compris les appointements des ingénieurs, surintendants et commis. Dragage—provinces maritimes, somme supplémentaire requise, $28,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une somme supplémentaire requise pour les travaux de dragage dans les provinces maritimes.

M. THOMSON (Grey) : Parmi les crédits affectés aux Travaux publics dans les provinces maritimes, j'observe qu'il n'y a pas d'item sous la simple rubrique de dragage, mais ils sont tous pour la construction ou la réparation de dragueurs. Il semble étrange que ce crédit-ci appartienne à cette autre classe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une déclaration générale quant à la manière dont l'argent sera dépensé.

M. THOMSON (Grey) : Je crois qu'il vaudrait mieux la placer sous la rubrique de rivières et ports, généralement, parmi les fonds requis pour la construction et la réparation de dragueurs. Ce n'est pas une classification convenable. Tous les autres item sont pour la construction de dragueurs ; ici c'est pour dragage, une tout autre chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas que le département soit responsable de cette classification.

M. THOMSON (Grey) : Les sommes qui sont affectées à des améliorations dans les provinces maritimes sont tellement considérables qu'il vaudrait mieux en placer une partie sous une autre rubrique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous envoyons les item au département et lorsqu'ils sont imprimés nous les trouvons sous cette forme. J'imagine que l'on fait la même chose des item des autres départements. Il n'y a aucune intention de cacher quoi que ce soit. Cet argent ne saurait être employé pour d'autres fins que le dragage dans les provinces maritimes.

M. HACKETT : Le ministre voudra-t-il me dire quels travaux de dragage ont été exécutés dans l'Ile du Prince-Edouard sur ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut attendre que cet item se présente dans le budget, je lui ferai l'énumération des travaux que nous sommes à exécuter là bas ; ou s'il le préfère je le lui dirai dès maintenant.

M. HACKETT : Quels travaux a-t-on exécutés au cap Tourmentin et la Pointe-du-Chêne, en matière de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a pas été fait de dragage au cap Tourmentin cette année. Le dragage à la Pointe-du-Chêne a été complété de bonne heure cette année, et le dragueur a été laissé là il y a quelques mois.

M. HACKETT : Vers quel temps à peu près ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux ont été complétés dans le cours de juillet.

M. HACKETT : Où les travaux à cet endroit ont-ils été effectués ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au pied de la jetée.

M. HACKETT : Quelle est la profondeur d'eau à cet endroit, maintenant, et quelle superficie a été draguée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près dix-sept pieds à marée basse.

M. HACKETT : Et quelle superficie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis me rappeler les chiffres assez bien pour donner à mon honorable ami les renseignements exacts ; mais je me ferai un plaisir de produire un rapport qui fera connaître à l'honorable député exactement quelle superficie a été draguée.

Nouvel outillage de dragage, Colombie Anglaise, pour remplacer le snag boat Samson et la drague Mudlark, $10,000.

M. SPROULE : Ces embarcations sont-elles hors de service ou que sont-elles devenues ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le premier versement d'un crédit assez important. Le "snag boat" est hors de service, démantibulé, et le Mudlark est dans le même état. Ils ont fait un peu d'ouvrage mais on nous a fait rapport qu'ils ne sont pas en état de faire le travail, et il est désirable de renouveler l'outillage. On estime que le nouveau "snag boat" coûtera $20,000, et que le dragueur, qui doit remplacer le Mudlark coûtera $30,000.

M. CLARKE : C'est là le premier crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le premier crédit pour une dépense qui s'élèvera à quelque $50,000.

M. THOMSON (Grey) : L'ouvrage sera-t-il donné à l'entreprise, par soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Où se propose-t-on de construire ce nouveau "snag boat" et ce nouveau dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont généralement construits sur le bord de la mer. Ils ont été construits dans le passé par des compagnies de Toronto ou de Montréal.

M. SPROULE : Que dites-vous du Samson et du Mudlark ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On en dispose généralement par annonce publique.

Nouveau remorqueur pour le dragueur Manitoba, $10,500.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce pour la province du Manitoba ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le prix total du nouveau remorqueur requis.

M. HUGHES (Victoria) : Où doit-on le placer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la lac Manitoba. C'est un remorqueur entièrement neuf, très fort, au delà même de ce qui est nécessaire pour exécuter le travail qu'on en attend.

M. ROCHE (Marquette) : Y a-t-il eu un crédit de voté l'année dernière pour la construction ou l'achat d'un nouveau dragueur pour cette province ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'ingénieur en chef m'informe qu'il y a eu un crédit de voté l'année dernière et qu'on a acheté un dragueur.

M. ROCHE (Marquette) : Je ne vois pas d'item pour dragage à l'embouchure de la rivière Moussue. Il y avait un crédit pour cette fin, l'année dernière. Ce travail est-il terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: J'ai inscrit l'item dans le budget principal.

M. ROCHE (Marquette) : Y a-t-il eu quelque travail d'exécuté jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. ROCHE (Marquette) : Doit-on l'exécuter cette année ? Il y a un gros banc de sable qui empêche les bateaux d'entrer et de sortir à l'eau basse et ce travail est très nécessaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe qu'il est difficile d'y faire parvenir le dragueur. C'était l'intention de l'y transporter à l'eau haute. Il n'est pas possible de le faire en tout temps. L'honorable député pourra peut-être se rendre compte que c'est pour cette raison que les travaux pour lesquels cette somme avait été votée l'année dernière n'ont pas été exécutés.

Dragueur hydraulique automobile pour les provinces maritimes, $40,000.

M. HACKETT : Quel est le nom de ce dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'en a pas encore. C'est un crédit de $40,000 en vue de construire un nouveau dragueur automobile pour les provinces maritimes.

M. CLARKE : Quel en sera le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense que les membres de ce comité reconnaîtront avec moi qu'il nous faut un meilleur outillage pour dépenser les fonds qui ont été votés. Nous avons voté des fonds d'année en année pour dragage en divers endroits, et les travaux n'ont pu être exécutés. Il faut que nous cessions de voter de l'argent ou bien que nous nous procurions un bon outillage pour exécuter les tra-

vaux d'une manière satisfaisante. Il existe dans les provinces maritimes plusieurs ports importants où nous n'avons pas le matériel nécessaire pour faire l'ouvrage. Quelques-uns des dragueurs que nous avons sont petits et ne suffiraient pas à exécuter les travaux dans ces ports. L'intention est de construire ou d'acheter un nouvel outillage. La dépense totale sera d'à peu près $120,000.

M. CLARKE : Quelle sera la puissance de cette drague ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une drague à succion, d'une puissance d'à peu près mille verges à l'heure.

M. SPROULE : Qui en est le constructeur et comment va-t-elle être construite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il va nous falloir demander des soumissions. Elle sera construite à l'entreprise.

M. THOMSON (Grey): J'approuve entièrement la politique du gouvernement dans la construction de ces dragueurs. Mon seul regret c'est qu'il n'y ait pas plus de deniers publics d'appropriés pour cette fin. Je suis convaincu que si l'Etat avait un plus grand nombre de dragueurs et faisait faire les travaux directement, l'ouvrage pourrait être fait pour la moitié de ce que cela coûte en le faisant faire par des particuliers qui ont des dragueurs pour cette fin. J'ai confiance que cette ligne de conduite sera approuvée par le peuple.

M. HACKETT: L'honorable ministre voudra-t-il dire où ce nouveau dragueur va être construit, et quelle sera la dépense totale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des devis seront préparés au ministère indiquant la sorte de dragueur qu'il nous faut, puis nous demanderons des soumissions.

Nouveau dragueur pour l'Ile du Prince-Edouard, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien dragueur de l'Ile du Prince-Edouard ne donne du tout satisfaction. On s'attend que nous pourrons avoir un dragueur qui fera un bon travail dans l'Ile du Prince-Edouard moyennant une dépense de $25,000.

M. HACKETT : Il est tout à fait impossible que vous vous procuriez un dragueur pour faire le travail autour de l'Ile de Prince-Edouard, moyennant $25,000. L'ancien dragueur avait été acquis du gouvernement local à l'époque de la confédération; il est vieux de trente ans, et il a coûté à l'origine $40,000. Le gouvernement canadien fait preuve de mesquinerie en cherchant à le remplacer par un dragueur qui coûtera seulement $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur m'informe que vous pouvez construire aujourd'hui pour $25,000 un meilleur dragueur que vous n'en pouviez construire pour $40,000 à l'époque ou cet ancien dragueur fut construit. L'ingénieur a quelque expérience et il sait que mes instructions sont de donner à la Chambre les renseignements les plus complets possibles quant au coût de ce matériel. Je dirai à l'honorable député (M. Hackett) que cet ancien dragueur avait coûté primitivement $23,500.

M. HACKETT : Il a coûté $40,000.

M. CLARKE : Comment cet ouvrage sera-t-il exécuté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demanderons des soumissions dans les jounaux.

M. CLARKE : Le ministre voudra-t-il dire si l'on construit des dragueurs à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'il y a plus d'ouvrage en voie d'exécution à Sorel qu'on n'est capable d'en faire.

M. CLARKE : Qu'est-ce qu'on y fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On est à construire deux ou trois grands dragueurs, des bacs, etc.

M. THOMSON (Grey) : Je dirai que moyennant $25,000 on peut construire un magnifique dragueur, un dragueur aussi bon que celui des grands lacs, et c'en est un excellent, d'une puissance de 800 à 1,000 verges par jour. Dans le budget principal, à la page 55 ,il y a un crédit de $5,000 pour ports et rivières généralement, et dans le budget supplémentaire il y a un crédit de $3,500 pour la même fin. Ce montant doit-il être ajouté à celui du budget principal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. THOMSON (Grey) : Dans le budget principal, vous avez un item : " nouveau matériel de dragage, provinces maritimes ; nouveau dragueur hydraulique, $200,000."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là un genre de dragueur tout différent. Les matériaux en question sont destinés au " W. S. Fielding " qui est en cours de construction à Sorel.

M. CLARKE : Est-ce que les matériaux destinés à ces dragueurs s'obtiennent par voie de concurrence publique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'ils s'obtiennent autrement.

M. SPROULE : Ce dragueur sera-t-il construit dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous faudra le construire dans la province d'où nous viendra la soumission la plus satisfaisante. Il est possible que

la coque du dragueur soit construite par un entrepreneur dans l'Ile du Prince-Edouard et que la construction des machines soit adjugée à un autre entrepreneur ; ou bien encore, l'entrepreneur chargé de la construction de la coque pourrait acheter de différents fabricants les machines, conformément au devis.

M. BLAIN : Combien le ministère a-t-il de dragueurs actuellement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-chef m'informe qu'il y en a 19.

M. BLAIN : Combien en construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un seul.

M. HACKETT : Quand ce dragueur destiné à l'Ile du Prince-Edouard sera-t-il terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous allons demander des soumissions immédiatement et rien n'empêche que ce dragueur ne soit terminé l'année prochaine. Il nous vient de différentes parties du pays des demandes d'urgence relativement à ces travaux de dragage, qui, à mon avis, sont d'absolue nécessité pour l'amélioration de nos ports et le développement de notre commerce. Nous tenons à utiliser cet outillage à brève échéance. Nous sommes allés aux renseignements au sujet de l'achat d'outillage, mais comme les offres sont insatisfaisantes, il m'a été impossible de les accepter. Nous voulons un outillage de premier ordre, tout à fait moderne, répondant parfaitement à nos besoins. Quand ce crédit aura été adopté, nous demanderons des soumissions par voie de publicité, pour le dragueur de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HUGHES (Victoria) : Par voie de publicité, le ministre entend-il qu'il publiera ces annonces dans les journaux du pays ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. KAULBACH : Comme il y a tant de dragueurs en cours de construction, je prie le ministre des Travaux publics de prendre spécialement note de ma demande relativement aux travaux de dragage à exécuter dans le comté de Lunenburg.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La demande formulée par l'honorable député (M. Kaulbach) est une des principales raisons qui m'ont convaincu de la nécessité d'obtenir un nouvel outillage de dragage. En ce moment, nous n'avons pas de dragueur qui puisse exécuter convenablement les travaux en question.

M. KAULBACH : Je vis dans l'espoir que la demande que j'ai si souvent formulée ici sera bientôt exaucée. J'espère que le ministère y fera droit, avant toute autre demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas faire de promesse aussi téméraire que celle-là ; car je tiens d'abord à voir quelle attitude l'honorable député prendra. A tout événement, c'est bien notre intention d'obtempérer à sa demande, et le dragage à faire dans son comté figure parmi les plus importants travaux que ce nouveau dragueur devra exécuter.

M. THOMSON (Grey) : A en juger d'après les crédits inscrits au budget pour travaux de dragage dans les provinces maritimes, rien ne s'oppose à ce que le ministre fasse droit à la demande du député de Lunenburg (M. Kaulbach), et fasse exécuter les travaux répondant aux besoins de ce comté. Dans le budget principal, page 55, figure un crédit de $87,000 pour dragage en Nouvelle-Ecosse, dans l'Ile du Prince-Edouard et au Nouveau-Brunswick et en outre, dans le budget supplémentaire, il a ouvert un autre crédit de $28,500. Ces crédits dépassent de beaucoup ceux affectés aux autres provinces, et par conséquent, rien ne s'oppose à ce que le ministre fasse exécuter tous les travaux de dragage dont le comté de Lunenburg a besoin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Que le député de Grey-nord (M. Thomson) relise plus attentivement ce chapitre et il verra qu'il y figure un crédit spécial pour dragage dans le comté de Lunenburg ; mais, je le répète, c'est en vain que nous voterions tous ces crédits, tant que les dragueurs nous manqueront pour ces travaux.

M. KAULBACH : Je me contenterais du dragueur que le ministre utilise actuellement, en attendant qu'il en obtienne un meilleur, quitte à faire exécuter le reste des travaux plus tard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me rendrais volontiers à la demande de l'honorable député ; seulement je lui rappellerai qu'il s'est consulté à cet égard avec l'ingénieur en chef du ministère et qu'ils ont tous deux décidé que le dragueur à notre disposition ne pourrait pas exécuter ces travaux ; et en pareilles circonstances, quand bien même je l'enverrais dans ces parages, ce serait en pure perte.

M. ROCHE (Halifax) : Voilà trois ou quatre ans que les ports du comté d'Halifax n'ont pas été dragués, et nous nous sommes armés de patience, en attendant que le ministère pût se procurer l'outillage voulu. Il y a, dans ces comtés, un certain nombre de ports qui souffrent de l'absence de ces dragueurs, employés ailleurs. Je tiens à faire observer au ministre qu'avant de prodiguer les promesses aux comtés reculés de la Nouvelle-Ecosse, il doit se rappeler qu'on a déjà promis de subvenir aux besoins des ports du comté d'Halifax et les populations de ce comté verraient d'un mauvais œil les com-

tés reculés prendre le pas sur elles. Je tiens à ce que le ministre des Travaux publics comprenne bien cela.

M. HACKETT : J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable député (M. Roche) ; seulement, je dois l'avouer, j'ai été frappé de stupéfaction hier soir, en l'entendant affirmer en plein parlement que les populations de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse demeurent sur les confins de la civilisation et je ne saurais laisser pareille affirmation passer sous silence. Je tiens à savoir si l'honorable député, réflexion faite, croit encore que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse demeurent sur les confins de la civilisation ?

A mon avis, ils vivent au centre même de la civilisation. La province est une des premières colonies de l'empire. Elle n'a été colonisées, il est vrai, qu'après la guerre de la révolution ; mais Champlain, Jacques-Cartier et tous les autres grands explorateurs l'ont découverte en remontant le cours du Saint-Laurent. Je le demande encore une fois à l'honorable député : pense-t-il que ces populations de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, après que ces siècles se sont écoulés, soient encore en dehors du giron de la civilisation ?

M. KAULBACH : J'approuve entièrement ce que vient de dire l'honorable député (M. Hackett) au sujet de notre population de pêcheurs, qui n'est inférieure à aucun autre groupe de population.

M. THOMSON (Grey) : L'honorable député d'Halifax (M. Roche) a-t-il réellement affirmé que les pêcheurs habitent aux confins de la civilisation ?

M. ROCHE (Halifax) : C'est aussi vrai que la plupart des affirmations formulées gratuitement par les députés de la gauche. Je n'ai jamais fait pareille assertion. J'ai bien pu dire que ces populations de pêcheurs habitent sur les confins du pays, c'est-à-dire, tout près de l'océan, mais ce serait une grave erreur que de s'imaginer que ces pêcheurs sont dénués d'intelligence ou vivent en dehors des limites de la civilisation. Pareille erreur pourrait se commettre dans la province d'Ontario, pays du demi-savoir ; mais pareille allégation ne saurait sortir de la bouche d'un député d'Halifax. Que l'honorable député le sache bien, je n'ai pas pour habitude de formuler des affirmations aussi hasardées. Je ne renie jamais ce que j'ai dit, et je ne dénigre personne, ni amis ni adversaires.

M. THOMSON (Grey) : L'honorable député pourrait-il nous dire de quelles paroles il s'est servi ?

M. ROCHE (Halifax) : Mes paroles sont consignées au compte rendu des débats.

M. HACKETT : Je ne veux rien avancer que je ne puisse prouver, et j'ai ici sous les yeux le texte même des paroles prononcées par l'honorable député, affirmant que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse——

M. ROCHE (Halifax) : Quelle page ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler à l'honorable député que le règlement défend d'emprunter une citation à un débat antérieur.

M. HACKETT : Je n'emprunte rien au compte rendu des débats ; je me contente de répéter les paroles de l'honorable député, affirmant que les pêcheurs de la Nouvelle Ecosse habitent sur les confins de la civilisation. J'ai pris note de l'expression dont il s'est servi, et je repousse cette affirmation.

M. ROCHE (Halifax) : L'honorable député emprunte-t-il cette citation au compte rendu des débats ? A quelle page ?

M. HACKETT : L'honorable député tient trop à ce détail ; qu'il me suffise de dire que je cite textuellement ses paroles. Je repousse cette assertion, au nom des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je soulève une question d'ordre. Le député de Prince-ouest (M. Hackett) a attribué certaines observations au député d'Halifax (M. Roche) qui nie les avoir proférées. Puisque l'honorable député n'est pas en mesure de citer l'autorité sur laquelle il s'appuie, il est tenu d'accepter la dénégation du député d'Halifax.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle est fort explicite. Quand on attribue certaines paroles à un député et que celui-ci nie les avoir proférées, alors cela met fin au débat. Il faut accepter la parole du député dont on incrimine les paroles.

M. THOMSON (Grey) : Permettez-moi, M. le président, de repousser avec indignation pareille insinuation, et cela au nom des pêcheurs de la province que je représente ici. Ces populations de pêcheurs ne demeurent pas sur les confins de la civilisation ; ce sont des citoyens prospères, dont l'occupation est aussi rémunératrice que celles du marchand, de l'homme de profession ou du cultivateur ; et elles sont tout aussi respectables que tout autre groupe de population d'Ontario. Affirmer que ces pêcheurs habitent sur les confins de la civilisation ou qu'ils n'entendent pas les affaires aussi bien que les autres groupes de population, c'est là une assertion toute gratuite que je ne saurais passer sous silence.

M. ROCHE (Halifax) : Si l'honorable député veut formuler des observations sur la population de son propre comté, libre à lui de le faire. Il n'y a pas de parité entre les pêcheurs de son comté et ceux de mon propre comté.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler aux honorables députés que ce débat est contraire au règlement.

Nouvel outillage de dragage, Colombie Anglaise—un remorqueur, coque en acier et deux allèges à clapet, $36,000.

M. SPROULE : Voilà qui vient à l'appui de ce que j'affirmais, il y a un instant. Un peu plus haut, il figure un crédit de $10,000 pour outillage de dragage en Colombie Anglaise. Pourquoi le ministre n'inscrit-il pas tout ce qui se rattache à cet outillage sous une seule rubrique dans chaque province, afin que nous ayons une vue d'ensemble des dépenses effectuées dans chaque province ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'abonde dans le sens de l'honorable député et j'avoue que cette comptabilité est défectueuse et est une source d'inconvénients pour moi.

M. SPROULE : Quel est le coût estimatif ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le remorqueur coûtera $20,000 et les deux allèges à clapet $8,000 respectivement.

M. SPROULE : Ces bateaux seront-ils construits en Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y a des industriels en Colombie Anglaise qui puissent exécuter ce genre de travaux, et l'on me dit qu'il y en a, je leur demanderai de soumissionner les travaux.

Nouvel outillage de dragage, Ontario et Québec—somme supplémentaire, $78,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le budget principal figure un crédit de $75,000 pour un nouvel outillage de dragage pour Ontario et Québec. C'est ainsi que ces deniers ont été votés depuis l'établissement de la confédération. Nous avons acheté l'outillage de l'Intercolonial, un grand dragueur à vapeur et les chalands propriété de M. Conolly, l'entrepreneur. Cet outillage avait coûté primitivement, $180,000. Il s'éleva un différend entre les Connolly et le gouvernement quand cet outillage fut mis en vente, et je demandai à M. Stevens, un des experts attachés au service à Halifax, de faire l'examen de l'outillage en question et de dresser un rapport. Nous fondant sur son rapport et celui de M. Howden, du ministère, nous décidâmes que cet achat était avantageux et qu'en le faisant, nous ferions une économie de temps, car il nous aurait fallu deux ans pour nous procurer un outillige de même valeur, pour l'exécution des travaux dotés de crédits. Le prix d'achat est de $123,000.

M. SPROULE : Quels sont les articles compris dans cet achat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ici les détails, mais si je ne me trompe, l'achat comprend un dragueur, un bon remorqueur, quatre chalands, tous les doubles, etc. Je suis convaincu que le ministère possède aujourd'hui un excellent outillage de dragage à eau profonde.

M. SPROULE : Quelle est la capacité du dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'environ 6,000 verges par jour. Ce dragueur a été construit à Kingston, Ontario, en 1894. Il a une coque d'acier.

M. REID (Grenville) : Où utilisera-t-on ce dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A tous les points à eau profonde dans la province de Québec, en aval du Saint-Laurent. L'outillage peut s'utiliser dans l'eau salée et peut draguer partout de quinze à soixante pieds.

M. SPROULE : A-t-on acheté ce dragueur après examen et devis relatif à sa valeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai d'abord fait examiner cet outillage par M. Stevens, du ministère de la Marine, qu'on me disait un des experts les plus renommés du pays pour l'examen de machines de ce genre. En outre, nous avons obtenu le rapport des fonctionnaires du ministère, surtout de M. Howden, qui est attaché, depuis vingt-cinq à trente ans, à ce service et qui jouit d'une réputation de haute intégrité et de grand savoir en pareille matière. Nous fondant sur les rapports de ces experts, nous avons décidé d'effectuer cet achat.

M. ROCHE (Halifax) : M. Stevens, l'inspecteur des machines de l'Etat en Nouvelle-Ecosse, est un des experts les plus renommés de cette province.

M. SPROULE : Le ministre déposera-t-il ces rapports sur le bureau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je me les procurerai et les déposerai sur le bureau.

M. SPROULE : Alors, il est entendu que nous pourrons discuter cet article plus tard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. BELL : Puis-je revenir sur l'article relatif au dragueur hydraulique pour les provinces maritimes ? Je tiendrais à savoir la capacité de cette drague.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sa capacité sera d'environ 1,000 verges par heure.

M. BELL : Ce crédit de $40,000 sera-t-il suffisant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef porte le coût à $120,000.

M. BELL : Ce crédit s'applique-t-il à d'autres articles que le dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BELL : A quelle profondeur ce dragueur pourra-t-il fonctionner ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A une profondeur de trente à trente-cinq pieds.

M. BELL : A eau base, à quelle profondeur pourra-t-il fonctionner ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un dragueur d'aspiration ; son tirant d'eau sera d'environ cinq pieds, et il peut fonctionner dans huit pieds d'eau à peu près.

M. BELL : Si le coût total doit atteindre $20,000 et que nous ne votions que $40,000, il est fort à craindre que ce dragueur ne fonctionne pas l'année prochaine. A quelle époque prévoit-on qu'il sera utilisable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais rien préciser à cet égard. Comme de raison, il m'a fallu attendre l'autorisation du parlement pour faire dresser les devis. Je vais user de toute la diligence possible et le ministère également.

M. REID (Grenville) : Le ministère sans doute, n'entend pas commencer, l'année prochaine, la création d'un chenal par la route canadienne entre Gananoque et Brockville. Le gouvernement, si je ne me trompe, a fait un levé hydrographique complet de ce chenal. Il n'y aurait guère de dragage à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me propose pas de commencer ces travaux, cette année. Je n'ai point porté au budget de crédit spécial pour l'amélioration de ce chenal.

M. REID (Grenville) : Quand le ministre fera une excursion en amont du Saint-Laurent, je lui conseillerais de jeter un coup d'œil sur un rocher ou une batture dans le défilé à Brockville. Il y a deux ou trois ans, j'ai signalé le fait au ministre et on y a placé une bouée, mais comme le chenal est très étroit, on ne saurait guère remédier à cet inconvénient au moyen de bouées. Comme il n'y a là qu'une masse de roc, reposant dans huit ou neuf pieds d'eau, on pourrait à peu de frais enlever cette obstruction et créer un excellent chenal dans ce goulet. Le gouvernement américain a fait disparaître toutes les obstructions de son côté du chenal, de sorte que, sur la route entre le cap Vincent et Ogdensburg, c'est la seule obstruction qui puisse être cause d'accidents. Il y a trois ou quatre ans à peine, un gros steamer avec sa conserve donna sur cet écueil, et il en résulta de grandes pertes. Je signale le fait au ministre, afin que, si la chose est possible, il tâche d'y remédier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelqu'un de ces jours, lorsque l'honorable député (M. Reid, Grenville) fera une excursion dans son yacht, je serai bien aise d'accepter son invitation et de faire ce voyage. Du reste, on a fait les études voulues ; l'ingénieur a les plans dans son bureau, et quand le devis sera dressé, je le soumettrai à l'honorable député.

Ponts et chaussées, glissoir de Hull, ponts d'union et abords de voie carrossable—réfections, modifications et agrandissements, etc., $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à remplacer les trottoirs, et les abords de chaussée détruits dans la grande conflagration de Hull et d'Ottawa. La totalité du coût estimatif est de $12,800.

Ville d'Ottawa—ponts Dufferin et des Sapeurs sur le canal Rideau—réparations, modifications et agrandissements, $10,000.

M. SPROULE : Je pensais ces travaux terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à couvrir les frais de la chaussée, des trottoirs et des abords, en granitolithe ou en asphalte, y compris, au besoin, les longuerines en fer. Ces travaux se font sur la recommandation des fonctionnaires du ministère, et coûteront $15,600.

M. SPROULE : On a déjà fait réparé à grands frais ces ponts, et ces travaux sont à peine terminés qu'il nous faut tout recommencer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux effectués jusqu'ici n'étaient que provisoires, m'informe-t-on, aujourd'hui il s'agit de travaux de premier ordre et de nature permanente.

M. BIRKETT : Si l'on se rappelle que tous les transports qui s'effectuent entre l'ouest et l'est de la ville d'Ottawa circulent sur ces deux ponts, on comprend l'urgence de ces travaux. Je doute, toutefois, que le ministre puisse effectuer les réfections et les améliorations voulues, avec ce minime crédit.

M. REID (Grenville) : S'agit-il ici d'un pont en fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Pont de Bryson—reconstruction des piles et des abords, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce pont traverse la rivière Ottawa à Bryson.

M. HACKETT : Est-ce un pont interprovincial ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est un pont à voitures traversant l'île Calumet, dans la rivière Ottawa. Il y a deux ponts, l'un du côté de Québec, et l'autre du côté d'Ontario.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que le gouvernement construit des ponts à voitures ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement a construit celui-ci.

M. HUGHES (Victoria) : Nous faisons donc des réfections à un pont qui est la propriété du gouvernement de Québec. Le ministre ferait bien d'étudier la chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que ce pont est la propriété du gouvernement. On a dressé des réclamations au ministère à cet égard, et je suis informé des raisons qui ont porté le gouvernement fédéral à construire ce pont. J'ai fait des arrangements avec les autorités municipales du comté et il est entendu qu'elles prendront possession de ce pont, de sorte que le gouvernement fédéral n'aura plus à effectuer d'autres dépenses de ce chef, le crédit en discussion étant subordonné à cette stipulation. Il s'agit de renouveler un pont construit à cet endroit il y a quelques années, au coût de $15,500. C'est un pont d'acier, mais on l'a construit sur des piles de bois, qui se sont détériorées.

M. HUGHES (Victoria) : Ce pont est la propriété de la province de Québec. L'île en question est entièrement dans cette province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Strictement parlant, c'est un ouvrage provincial. Cependant, le gouvernement fédéral l'a construit, il y a quelques années et en est responsable. Nous allons le réparer et c'est le comté qui sera dorénavant chargé de son entretien.

M. SPROULE : Est-ce que le pont de l'union, à Ottawa, est un pont interprovincial ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire, c'est la propriété de l'Etat et nous en retirons des recettes importantes.

M. SPROULE : Il s'agit du pont interprovincial entre Québec et Ontario, à Hull. Ces travaux se rattachent-ils aux glissoirs de Hull, qui appartiennent à la province de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les glissoirs sont propriété fédérale. Sur les glissoirs il y a deux ponts, qui sont des ouvrages fédéraux et dont l'entretien est à nos frais.

Route postale de Moisie—amélioration, $700.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est affecté à l'entretien d'une route se rattachant à nos lignes télégraphiques fédérales sur la voie nord du Saint-Laurent, sur un parcours de 300 milles. Cette route est améliorée de temps à autre, pour les besoins du service télégraphique.

Il s'agit ici de l'enlèvement d'obstructions afin de faciliter le transport des matériaux dans un pays difficile.

M. HUGHES (Victoria) : L'entretien de cette route est à la charge de la province. Puisqu'il n'est pas ouvert de crédit pour la construction d'une chaussée sur la ligne télégraphique du Yukon, pourquoi en construire une ici ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette ligne a été construite en 1886. Elle s'étend de la rive est du Saguenay, sur le parcours du Saint-Laurent jusqu'à Belle-Isle.

M. SPROULE : Cet item devrait figurer sous la rubrique des lignes télégraphiques.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'abonde dans le sens de l'honorable député, et comme ce crédit est affecté non pas à la route de Moisie, mais à l'entretien des lignes télégraphiques, je propose la radiation des mots "route postale de Moisie" et leur remplacement par les mots "ligne télégraphique de la rive nord."

On adopte la motion.

Pont d'Edmonton sur la rivière Saskatchewan —renouvellement du tablier, $1,650.

M. HUGHES (Victoria) : Les trains et les voitures ont à traverser ce pont sur le même plan, vu que c'est un pont de chemin de fer et de voitures.

Il n'est pas assez large pour ces deux usages, et dans l'avenir, les besoins des transports demanderont le construction d'un pont supplémentaire ou l'agrandissement du pont actuel d'un côté ou de l'autre, pour l'usage des voitures. J'ai déjà fait observer au ministre que, du moment qu'on construit un pont de chemin de fer sur une rivière ou un cours d'eau quelconque dans les Territoires du Nord-Ouest, il devrait y avoir un chemin pour voitures à côté de la voie du chemin de fer. La chose serait d'un avantage inappréciable aux cultivateurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur du ministère est à étudier la chose.

Etablissement d'un sentier de halage de la rivière à la Paix à la rivière Pelly, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la demande du ministère de l'Intérieur, il est projeté d'établir un sentier de halage de 650 milles de longueur, du débarcadère de la rivière à la Paix jusqu'à la rivière Pelly.

M. HUGHES (Victoria) : A l'époque où s'est faite la course vers le Yukon, on a ouvert à la hâte et à grands frais le sentier de l'Athabaska jusqu'au débarcadère de la rivière à la Paix. On a choisi pour établir ce sentier la route la moins favorable possible. Il n'est réellement pas encore d'urgence d'ouvrir un sentier dans cette partie du pays, puisque les voies navigables peu-

vent s'utiliser et qu'il est plus facile d'atteindre le débarcadère de la rivière à la Paix par eau que par terre ; mais, si l'on ouvre un sentier, il faudra l'établir plus à l'ouest que l'ancien sentier d'Athabaska. L'ouverture d'un sentier à travers la vallée de la rivière de la Paix par la route projetée présentera bien des difficultés. Il serait plus facile de suivre la route de la rivière aux Liards. Il faudra peut-être refaire l'ancien sentier du débarcadère de l'Athabaska, vu qu'il est devenu presque impraticable, par la croissance de la végétation.

M. SROULE : Qui sera chargé de ces travaux, et comment se feront-ils?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux primitifs ont été exécutés sous la direction des fonctionnaires du gouvernement du Nord-Ouest. C'est peut-être là le mode le plus recommandable pour l'exécution de ces travaux.

M. SPROULE : Sous la direction des fonctionnaires du gouvernement du Nord-Ouest?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce district est fort reculé et inaccessible et le gouvernement du Nord-Ouest est intéressé à ce que ces travaux s'exécutent convenablement.

M. SPROULE : Vous entendez le conseil du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : On a fait un bon emploi des deniers consacrés à l'ouverture de l'ancien sentier. La direction de ces travaux avait été confiée à un jeune officier, M. Chalmers, qui a été tué plus tard, en Afrique-sud. Il s'était fort bien acquitté de cette tâche.

M. SPROULE : Je ne m'oppose nullement à l'adoption de ces crédits, et je ne critique pas le mode d'exécution de ces travaux ; seulement, le ministre devrait nous donner un aperçu de l'ensebble des articles de dépenses votés dans ce but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit virtuellement ici d'un octroit en faveur des Territoires du Nord-Ouest.

M. SPROULE : Nous avons déjà adopté plusieurs articles. En outre, ces fonctionnaires reçoivent-ils une rémunération supplémentaire pour ces travaux ? Ils touchent déjà des appointements, à titre d'officiers attachés au service de la gendarmerie à cheval.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les fonctionnaires en question sont attachés au service du conseil du Nord-Ouest.

M. HUGHES (Victoria) : Le fonctionnaire en question, M. Chalmers, avait autrefois été attaché à la gendarmerie à cheval ; mais il n'appartenait plus à ce corps, à l'époque où on lui confia la direction de ces travaux.

M. SPROULE : C'est le conseil du Nord-Ouest qui est chargé de ces travaux, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme cette contrée est fort éloignée d'ici, et que le conseil du Nord-Ouest est intéressé à ce qu'on fasse un bon emploi de ces deniers, il est préférable de lui confier ces travaux. Du reste, les fonctionnaires nous transmettront les pièces justificatives voulues, dûment attestées, et en outre, ils ont toute l'expérience nécessaire pour ce genre de travaux.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à ce crédit. La rumeur circule que M. Charleson doit être chargé de ces travaux, et à mon avis, le pays ne tient nullement à ce que ce monsieur nous donne, dans un avenir rapproché une nouvelle leçon de choses, en fait de dépense des deniers publics.

Le conseil du Nord-Ouest veillera sans doute à ce qu'il soit fait un utile emploi de ces sommes ; mais s'il s'agissait d'envoyer quelque commission, y compris M. Charleson, je m'opposerais à la chose.

Ouverture de crédit pour le prolongement de la ligne téléphonique de Chatham à Tracadie, N.-B., $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet octroi est destiné à permettre à une compagnie de raccorder une ligne avec le lazaret.

M. SPROULE : Obtenez-vous quelque chose en retour de cet octroi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-chef me dit qu'il n'a pas été fait de contrat ; mais sans doute, il sera stipulé que le gouvernement transmettre ses messages en franchise.

M. SPROULE : Il faudrait qu'il y eût entente à cet égard. Si cet octroi est voté, il est probable que la compagnie cherchera à se soustraire à pareille convention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en conviens, mais comme il s'agit d'une somme minime, il serait préférable de laisser au sous-chef le soin de faire la convention voulue à cet égard.

Raccordement télégraphique entre l'Ile au Cerf et Eastport, Maine, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'une extension de notre ligne d'Etat, sur un parcours de 10 milles.

M. REID (Grenville) : Ces travaux coûtent-ils $350 le mille ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux milles de câble à construire, au coût de $1,200, et le coût de la ligne terrestre est de $110 le mille.

Ile d'Anticosti—renouvellement des fils de la ligne entre Fox-Bay et la rivière Bescie, $7,360.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici du renouvellement de 60 milles de notre ligne d'Etat.

M. HUGHES (Victoria) : Combien de stations l'Etat possède-t-il à l'Anticosti ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a sept.

Paiement se rattachant à l'appareil de télégraphie sans fil Marconi à Chaleau Bay et Belle-Isle, $4,100.

M. SPROULE : Quel succès le système Marconi a -t-il obtenu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le rapport du préposé, la station, depuis le mois de juillet, a bien fonctionné. Cette ligne est de 22 milles.

M. SPROULE : Est-ce que nous n'avons pas une station pour les besoins de la télégaphie océanique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La station dont il s'agit ici n'est pas utilisée par les communications avec les vaisseaux naviguant sur l'océan, mais elle peut l'être.

M. SPROULE : L'année dernière nous avons voté un crédit de $80,000 en faveur du système Marconi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit était affecté à l'établissement d'une station à Glace Bay.

M. SPROULE : Oui, et les journaux nous apprennent de temps à autre que ce système a parfaitement réussi, et ainsi de suite. Le ministre pourrait-il nous éclairer à cet égard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministre des Finances qui a conclu les arrangements en questions et quand il sera présent, l'honorable député pourra obtenir les renseignements voulus.

M. REID (Grenville) : Est-ce que cette station ne pourrait pas être utilisée pour communiquer avec les vaisseaux naviguant sur l'océan ? Si nous avions à cet endroit une station analogue à celle qui existe au port de New-York, il est possible que cela eût paré à certains accidents qui se sont produits, et quelques-unes des compagnies qui desservent Montréal et qui n'ont pas encore cet appareil, l'installeraient peut-être à bord de leurs steamers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a au ministère, un expert qui est préposé au service télégraphique, et je vais m'efforcer d'en obtenir quelques renseignements que je pourrai communiquer à la Chambre.

Ligne télégraphique—de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil, $1,640.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la pose d'un deuxième fil télégraphique sur notre lignes de l'Etat entre ces deux points.

M. HACKETT : Quelle est la distance entre ces deux points ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinquante et un milles.

M. HACKETT : Le ministre se propose-t-il d'établir un service télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent ? Voilà longtemps que cette question traîne sur le bureau et le ministre a promis de l'étudier. Il sera en mesure, j'espère, de porter un crédit à son budget, afin de faire disparaître le monopole qui existe là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député le sait, il est intervenu une convention avec la compagnie qui exploite le réseau télégraphique entre l'île et le continent et le parlement fédéral en a accordé une subvention. Il a surgi des litiges, et si l'honorable député voulait m'en croire, il nous demanderait de révoquer cette subvention, tant que la compagnie n'aura pas donné le service voulu. Grâce aux perfectionnements apportés à la télégraphie sans fil, il nous serait facile d'établir une couple de stations Marconi sur l'île, et de donner ainsi le coup de grâce au monopole.

M. CLARKE : Le gouvernement réglemente-t-il les prix des messages ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; si je ne me trompe, ce traité est intervenu entre le gouvernement de l'Ile et la compagnie, avant l'établissement de la confédération.

M. HACKETT : C'est parfaitement exact. Je tiens à une réponse du gouvernement à cet égard. Il y a quelques années sir Louis H. Davies, qui faisait alors partie du cabinet, nous a dit qu'il n'existait pas de monopole et depuis cette époque les choses sont restées dans la statu quo. Les populations de l'Ile du Prince-Edouard demandent d'année en année l'établissement de ce service, et à titre de représentant de l'île, je me fais ici l'interprète de leurs vœux, et je demande qu'on leur rende justice. Il figure au budget, un crédit de $13,500 pour communications télégraphiques entre l'île et Eastport, Maine, tandis qu'on n'accorde rien à l'Ile du Prince-Edouard. J'adjure le ministre de bien étudier la situation et de venir au secours des populations de cette île, et de les délivrer de ce monopole qui les écrase depuis un demi-siècle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas d'avis à formuler à cet égard ; mais je prie l'honorable député de croire que je ferai l'impossible pour lui venir en aide. Si les citoyens de l'île voulaient suivre mon conseil, ils pourraient réussir, je

crois, à conclure de meilleurs arrangements avec la compagnie. Sinon, le parlement, je suppose, devra légiférer, afin de faire disparaître ce monopole.

M. CLARKE : Il ne saurait se présenter d'occasion plus favorable pour faire droit aux vœux de l'honorable député et des populations de l'île. Nous venons d'accorder un octroi pour l'établissement d'un service télégraphique pour la presse et si je ne me trompe, au cours du débat, le ministre des Finances nous a dit qu'il veillerait à ce que les journaux publiés dans l'Ile du Prince-Edouard fussent en mesure de bénéficier de ce service au même titre que ceux du continent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, la question reviendra sur le bureau, lorsque nous délibérerons sur le service du câble.

M. REID (Grenville) : Quelles recettes le ministre s'attend-il à percevoir de cette source?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire ; ces recettes sont fort minimes.

M. REID (Grenville) : Est-ce que ces recettes n'atteignent pas le montant annuel dépensé pour l'entretien de la ligne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUPUBLICS : Non, mais beaucoup de gens en tirent avantage.

M. REID (Grenville) : On dépense environ $40,000 chaque année pour réparer les lignes dont la recette annuelle ne semble pas même s'élever à $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après les recherches auxquelles je me suis livré l'autre jour, il me fait plaisir de pouvoir dire que le chiffre des recettes de nos lignes télégraphiques du Nord-Ouest a plus que doublé au cours de l'année dernière ; de sorte qu'avec le temps, lorsque le pays se sera développé, elles produiront peut-être un revenu suffisant pour couvrir les frais d'exploitation.

M. HACKETT : Le ministre de la Justice est-il à son siège ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. HACKETT : J'aimerais lui demander —et j'aurais fait connaître son opinion au public—si la Compagnie Anglo-américaine a droit d'accaparer le réseau télégraphique qui relie l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera présenté un crédit qui donnera l'occasion de soulever cette question ; le ministre de la Justice sera alors présent et pourra renseigner mon honorable ami mieux que je ne saurais le faire.

M. CLARKE : En coûterait-il beaucoup pour établir sur l'île quelques stations du système Marconi qui feraient concurrence au monopole dont parle mon honorable ami?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'heure qu'il est, la télégraphie sans fil coûte assez cher, mais il serait peut-être avantageux, en définitive, de l'utiliser là-bas.

M. HACKETT : L'embarras provient surtout de ce que le gouvernement nous promet toujours de faire mieux une autre année. S'il est incapable de briser ce monopole, qu'il nous gratifie au moins du système Marconi.

M. REID (Grenville) : Le ministre verrait-il quelque inconvénient à l'installation d'un service téléphonique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ? Comme le gouvernement ne peut pas s'opposer à ce monopole, l'honorable député donnerait peut-être son assentiment à l'établissement d'un service téléphonique.

M. HACKETT : Je serais fort heureux de voter pour l'établissement d'une ligne de téléphone ou de télégraphie sans fil dans le but de concurrencer ce monopole et, partant, de soulager la population de l'île. Cette dernière ne compte qu'une vingtaine de mille habitants, mais ce sont tous des gens de progrès.

M. HUGHES (Victoria) : Vous n'êtes pas aux confins de la civilisation.

M. HACKETT : Non, nous sommes au plein milieu de la civilisation, et je demande au gouvernement de nous accorder un service télégraphique susceptible de donner satisfaction à la population et de nous dispenser de venir faire entendre nos plaintes chaque année. Il n'y a pas ici un seul représentant des autres provinces qui ne désire que justice nous soit rendue, et je suis convaincu que tous appuieront ma demande de moyens suffisants de communication par télégraphe.

M. SPROULE : Il me semble que ce serait un excellent endroit pour faire l'essai du système Marconi. On s'en sert déjà aux îles de la Madeleine, à une distance de 23 à 25 milles, et on pourrait aisément l'introduire dans l'Ile du Prince-Edouard. Il n'en coûte pas énormément pour l'installer, et l'endroit se prêterait admirablement à un essai de ce genre.

M. REID (Grenville) : Je suis tout étonné de ce que les représentants libéraux de l'Ile du Prince-Edouard n'aient pas encore élevé la voix en faveur de leur province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre n'est pas saisie de cette question. Si l'honorable député siégeait ici depuis aussi longtemps que moi, il lui aurait aurait été donné d'entendre débattre ce sujet à maintes reprises. La question est plutôt du domaine légal. L'honorable dé-

puté de Grey (M. Thomson) a parlé avec beaucoup d'à propos du système Marconi, mais il est irrégulier de discuter en ce moment la question du contrat et de la subvention.

M. REID (Grenville) : Mais je parle d'un service téléphonique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est irrégulier de discuter maintenant le service télégraphique de l'Ile.

M. REID (Grenville) : Je demande que l'Ile soit reliée à la terre ferme au moyen d'une ligne de téléphone.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra-t-il me dire si, sous l'empire du contrat intervenu entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et cette compagnie, le gouvernement fédéral pourrait établir un service téléphonique entre l'Ile et la terre ferme ?

M. REID (Grenville) : Je dis qu'il pourrait le faire. A l'époque de la Confédération, on ne pouvait songer à l'établissement d'une ligne de téléphone. Si l'honorable ministre prenait sur lui de demander un crédit destiné à l'établissement d'une ligne de téléphone entre l'Ile et la terre ferme, je suis sûr que la représentation tout entière accèderait à sa demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque avocat interprète le contrat à sa manière.

M. HUGHES (Victoria) : Je conseillerais au gouvernement de poser un câble.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne s'agit ni de discuter les clauses d'un contrat intervenu entre une certaine compagnie et le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, ni de savoir s'il serait avantageux d'établir une ligne quelconque entre cette province et la terre ferme. J'invite le comité à revenir à la question.

M. LANCASTER : Le règlement ne nous permet-il pas, au moment où nous sommes à discuter ce crédit, de comparer les lignes de télégraphe de l'Ile à celles des autres provinces ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Supposons que nous ayons le droit de le faire, il vaut mieux attendre que nous en soyons rendus à l'étude du crédit qui se rapporte à cette question, et que les hauts fonctionnaires qu'elle concerne soient ici.

M. HACKETT : J'entends affirmer des droits de l'Ile du Prince-Edouard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le règlement interdit toute discussion concernant les moyens de communication par télégraphe que possède actuellement l'Ile du Prince-Edouard ; cette discussion pourra se faire lorsque le moment sera venu d'étudier les crédits du ministère des Finances.

La Chambre suspend sa séance à six heures.

M. SUTHERLAND.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

BILL D'INTERET PRIVE.

DELIBERATION EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 264) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa.—(M. Ethier.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. HACKETT : Qu'a-t-on besoin de poser un deuxième fil depuis la Malbaie jusqu'à la baie de Saint-Catherine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1902, la Great North-Western Telegraph Company a posé un fil spécial depuis Québec jusqu'à la Malbaie afin d'assurer des communications plus satisfaisantes avec la ligne de la rive nord. Le gouvernement pose aussi un deuxième fil dans le même but et pour accommoder de cette façon les diverses localités que traverse la ligne. La pose de ce deuxième fil est destinée à améliorer d'une manière générale le service télégraphique entre ces deux endroits.

Télégraphes—Québec—ligne aérienne de l'Ile d'Orléans—prolongement jusqu'à Sainte-Famille, $1,150.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un prolongement de sept milles dont le présent crédit couvre tous les frais.

M. R. L. BORDEN : Nous a-t-on donné, lors de la discussion des crédits précédents, quelques renseignements au sujet du fonctionnement de la télégraphie sans fil, système Marconi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ce sujet a provoqué un débat assez animé. J'ai fait observer que la discussion du système Marconi sera plus à sa place lorsque le moment sera venu d'étudier le budget de mon honorable ami le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), qui est plus que moi au fait de la question, toute la correspondance échangée à ce sujet ayant été dirigée par son ministère.

M. R. L. BORDEN : Comme je le disais l'an dernier, il convient d'observer que si ce système vaut quelque chose, on devrait pouvoir l'utiliser sur de faibles distances le long de nos côtes. Et comme nous avons contribué une certaine somme à l'établissement de ce système, le gouvernement devrait être en mesure de nous dire s'il pourra nous être de quelque utilité sur nos côtes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'était pas ici

pendant le débat que ce sujet a soulevé. J'ai donné lecture d'un paragraphe du rapport que nous a fait l'ingénieur ces temps derniers, rapport où il est établi que la ligne établie entre le littoral et Sainte-Famille a fonctionné d'une manière fort satisfaisante. Voilà le seul renseignement que j'ai pu donner.

Ligne aérienne—de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette ligne a 22 milles de long ; elle coûtera, en tout, $2,640.

M. R. L. BORDEN : Ces lignes sont-elles exclusivement réservées au gouvernement, ou les particuliers sont-ils admis à s'en servir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'en sert comme d'une ligne ordinaire. La recette que nous percevons dans le district représente à peu près la moitié des frais. Certaines parties de cette région se peuplent rapidement, et les colons exigent plus de moyens de communication.

M. R. L. BORDEN : De quel principe s'inspire le gouvernement par rapport à la construction de ces lignes ? Les construit-il seulement lorsqu'il en a besoin, ou bien lorsqu'elles peuvent être aussi utiles au public qu'au gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On en a assez souvent construit pour l'une et pour l'autre de ces deux fins. J'imagine que certains de ces prolongements ont été construits en des endroits où le gouvernement n'en avait pas de besoin particulier, dans le but surtout d'accommoder le public.

M. R. L. BORDEN : C'est-à-dire qu'en certaines parties du pays le réseau télégraphique de l'Etat n'est pas plus utile au gouvernement qu'au public en général. L'honorable ministre peut-il me dire quelle est la longueur de ces lignes de télégraphe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le gouvernement a sous son autorité 5,720 milles de lignes télégraphiques.

M. HACKETT : Avant la suspension de la séance, il a été question de la ligne de télégraphe qui relie l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme, et j'ai demandé si le ministre de la Justice voudrait émettre son opinion au sujet de l'accaparement présumé de cette ligne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un membre de la compagnie de télégraphe a récemment présenté au premier ministre, qui l'a transmis au ministère de la Justice, un mémoire où, si je ne me trompe, la compagnie prétend avoir droit à certains privilèges auxquels le parlement aurait porté atteinte au cours de la présente session. Je n'ai pas encore eu l'occasion d'étudier ce mémoire, et je ne crois pas pouvoir le faire avant la fin de la session. Je dois dire, toutefois, qu'à venir jusqu'à ce jour, le parlement a toujours considéré qu'il n'existait pas de monopole.

Ligne de télégraphe sur la rive nord du Saint-Laurent—ligne aérienne depuis Bersimis jusqu'à Godbout, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit pourvoit au remplacement du câble qui relie actuellement ces deux endroits par une ligne aérienne d'une longueur d'environ 80 milles. Le câble est toujours en mauvais état et donne un service très défectueux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous exposer la nécessité de cette ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Posé depuis dix-sept ou dix-huit ans, le câble est aujourd'hui complètement détérioré et hors d'usage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Bersimis et Godbout sont deux importantes stations de la rive nord du Saint-Laurent en bas de Tadousac, entre lesquelles le rivage est bordé de nombreuses indentures et de baies profondes. Au lieu de construire la ligne autour de ces baies, on la fit passer sous l'eau au moyen de câbles. Ces câbles que le mouvement des glaces au printemps et les tempêtes ont fortement endommagés, on veut aujourd'hui les remplacer par une ligne qui contournera les baies.

M. R. L. BORDEN : Ne se sert-on plus des câbles ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'on s'en sert encore de temps à autre, mais bien peu. C'est cette ligne-là qui relie Belle-Isle à Québec et permet aux navires du Saint-Laurent de communiquer avec Québec.

M. R. L. BORDEN : Ils ont ce que mon honorable ami de Colchester (M. Gourley) appelle des intervalles de lucidité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet.

Chicoutimi—ligne de télégraphe de Saint-Charles—embranchement de Sainte-Anne au lac Clair, $1,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On se propose de construire, au prix de $1,800, depuis Sainte-Anne jusqu'au lac Clair, un embranchement d'une longueur de quinze milles.

M. HACKETT : Avant que l'on termine l'étude du crédit de $40,000 destiné aux lignes de télégraphe de l'Etat, je voudrais demander ce que l'on fait pour soustraire la population de l'Ile du Prince-Edouard au monopole dont elle souffre actuellement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami devrait savoir,

lui qui est un vieux parlementaire et qui habite l'Ile du Prince-Edouard, qu'il y a des années qu'on discute cette question. On l'a signalée à mon attention pendant la présente session et je l'ai consciencieusement étudiée. Ainsi que vient de le dire l'honorable ministre de la Justice, des questions de droit ont été soulevées sur lesquelles le ministère de la Justice devra donner son avis. Le mémoire où se trouvent consignées les réclamations de la compagnie est au ministère de la Justice qui devra nous conseiller en la matière. Nous prétendons qu'il n'existe pas de monopole. Mon honorable ami (M. Hackett) verra que cette discussion sera plus à sa place lorsque nous en serons arrivés au crédit destiné à la subvention de la ligne. Le débat lui donnera alors plus de satisfaction, attendu que je ne suis pas prêt en ce moment, n'ayant pas devant moi de crédit destiné à l'Ile du Prince-Edouard, à fournir à l'honorable député et au comité tous les renseignements qu'on aimerait avoir. Si mon honorable ami veut bien attendre, pour soulever cette question, que nous en soyons arrivés à l'étude de la subvention, je suis sûr qu'il trouvera le gouvernement disposé à soutenir la discussion et à lui fournir les renseignements les plus complets.

M. HACKETT : C'est fort bien, mais je considère que les observations du ministre de la Justice ne sont pas du tout de nature à donner satisfaction à l'Ile du Prince-Edouard. Voudra-t-il nous dire, en sa qualité de procureur de la Couronne, si, dans son opinion, l'Ile du Prince-Edouard est assujettie à ce monopole ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce prétendu monopole est plus ancien que la Confédération, il est la conséquence de lois qui furent votées dans le temps. Il me semble qu'en ces dernières années le parlement a agi comme s'il n'y eût pas eu de monopole, et lorsque certain projet de loi eut été déposé au cours de la présente session, la compagnie jugea à propos de représenter au gouvernement que la loi lui reconnaît certains privilèges. Le ministère de la Jpstice a été saisi de ces représentations, mais ce n'est qu'hier que j'ai reçu le mémoire de la compagnie. Mon honorable ami devra observer que je n'aurai pas le temps, d'ici à la fin de la session, de suffisamment étudier la question pour renseigner la Chambre comme il convient. Je n'entends pas traiter à la légère les prétentions de l'Ile du Prince-Edouard. S'il existe vraiment un monopole, il me semble que le gouvernement fera bien d'intervenir et de s'efforcer de le faire disparaître ; mais l'honorable député ne doit pas s'attendre à ce que je me prononce sur la portée légale de la question avant que j'aie pu me livrer à des études suffisantes pour baser mon opinion.

M. HACKETT : Je remercie l'honorable ministre des explications qu'il vient de donner. Je me plais à rendre hommage à sa droiture et à sa franchise, et lorsqu'il aura étudié le mémoire qui, dit-il, ne lui a été remis qu'hier, j'espère qu'il fera bénéficier l'Ile du Prince-Edouard de tout doute qui pourrait s'élever.

Petite-Rivière—ligne de télégraphe de Sainte-Agnès, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après une estimation du surintendant général des lignes télégraphiques de l'Etat, ce crédit de $2,500 pourvoira à la construction de deux lignes de télégraphe qui relieront Sainte-Agnès à Saint-Urbain et Petite-Rivière, comté de Charlevoix.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il de lignes absolument nouvelles ou de lignes que l'on construit pour en remplacer d'autres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont de nouvelles lignes qui serviront de prolongement aux lignes actuelles.

M. MORIN : L'honorable ministre sait-il où est situé le village de Petite-Rivière ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Saint-Urbain est situé à peu près à mi-chemin entre la Baie-Saint-Paul et Sainte-Agnès. La petite rivière Saint-François est un peu à l'ouest de la Baie-Saint-Paul.

Ligne de téléphone d'Edmonton à l'agence indienne d'Edmonton, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette ligne est destinée à relier Edmonton à la réserve indienne située à 14 milles de la ville.

M. CLARKE : Où est située l'agence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A 14 milles d'Edmonton.

M. CLARKE : Quel est le nom de la localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de la réserve dont M. Gibbons est l'agent.

Ligne de télégraphe entre Edmonton et Athabasca-Landing, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à pourvoir, conformément à l'estimation faite par le surintendant général des lignes de télégraphe de l'Etat, à la construction de la ligne Edmonton-Athabasca, dont la longueur sera de 100 milles. Le coût de l'entreprise sera de $150 par mille, soit, pour 100 milles, $15,000.

M. CLARKE : Y a-t-il quelque détachement de la gendarmerie à cheval à Athabasca-Landing ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La gendarmerie y partage la surveillance avec un certain nombre de détachements isolés. Le chemin public constitue l'unique moyen de communication. Il

est vrai que cette ligne est construite principalement pour l'usage de la gendarmerie, mais mon honorable ami n'est pas sans savoir que l'immigration se dirige vers cette partie-là du pays, où il n'existe pas de chemin de fer. Les autorités d'Edmonton et la gendarmerie à cheval réclame avec instance la construction de cette ligne de télégraphe. Les travaux seront exécutés par voie d'adjudication.

M. BROCK : Sur quoi se base le ministre pour prétendre que cette ligne est nécessaire ? Il me semble que la construction d'une ligne de télégraphe de 100 milles de longueur, à travers une telle région, devrait coûter beaucoup plus que $15,000. Le ministre a-t-il été renseigné par quelque expert ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que le surintendant est un homme d'énergie et d'une grande compétence. Le présent crédit est basé sur l'estimation qu'il a faite, sur le rapport qu'il m'a adressé à ce propos, et j'ai tout lieu de croire d'après ce que je sais de lui et l'expérience que je lui connais, que ce crédit suffira à la construction de toute la ligne.

Ligne auxiliaire depuis un endroit sur la ligne principale, près de Victoria, faisant raccordement avec Andrews, $600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à la construction d'une ligne de quatre milles et demi de longueur, les habitants de l'endroit consentant à fournir les poteaux. Il y a déjà là tout un noyau de population.

M. BROCK : Cette ligne revient à plus de $100 le mille.

Prolongement de la ligne de télégraphe depuis le poste de la Montagne des Bois jusqu'à Willow-Bunch, $7,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de 38 milles de ligne aérienne. Si le coût n'en est pas partout le même, cela provient du transport des fournitures aux divers endroits. On estime qu'elle coûtera $200 par mille. Je dirai en passant que notre représentant dans l'Ouest était ici ces temps derniers,et qu'après avoir étudié la question avec lui, j'ai pu constater que les recettes ont augmenté de moitié l'année dernière ; si elles continuent de s'accroître dans cette proportion, elles auront bientôt fait de couvrir les frais de construction et d'entretien.

M. BLAIN : Combien coûte l'envoi des dépêches?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il varie entre vingt-cinq et quarante-huit cents par dix mots, selon les distances. C'est un tarif fort raisonnable.

M. TAYLOR : M. Charleson et M. Rochester surveillent-ils là-bas la construction des lignes de télégraphe?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; ils ne sont pas allés dans cette partie-là du pays. Ces travaux sont exécutés sous la surveillance du gouvernement, et c'est M. McDonald qui en a eu la direction. M. Rochester est encore employé au Yukon ; il est en ce moment à Vancouver. Quant à M. Charleson, il est tout récemment revenu à Ottawa.

M. BROCK : Certaines de ces lignes coûtent $100 par mille, d'autres $150, et cette dernière $200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans un cas, ce sont les colons qui fournissent les poteaux.

M. BROCK : Les poteaux de la ligne de $150 le mille, et c'est ce qui rend l'écart plus sensible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois faire observer que l'on construit une ligne double. Le fait même que le directeur des travaux varie ses estimations selon les lieux indique qu'il est entendu dans ces sortes de travaux. On conçoit facilement que le prix de revient soit deux fois plus élevé quand il faut transporter les poteaux sur une distance de deux cents milles.

M. BROCK : Ces travaux se font-ils à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Règle générale.

M. BROCK : Avez-vous quelque moyen de vous assurer que vous ne payez pas trop cher?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute ; nous avons des employés chargés depuis longtemps de ce soin, et je crois qu'on nous fait des conditions très avantageuses. Il arrive même assez souvent que des entrepreneurs se plaignent d'avoir perdu de l'argent. Sur les lignes courtes dont les colons nous fournissent les poteaux, ce sont nos employés qui posent les fils.

M. MONK : A-t-on demandé au Pacifique Canadien de construire ce prolongement à partir de sa propre ligne, à Moose-Jaw?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ces districts peu peuplés de la rive nord du Saint-Laurent comme dans l'Ouest, nous ne pouvons pas déterminer les compagnies à prolonger leurs lignes. Une ligne de télégraphe est d'une grande utilité dans les endroits où affluent les colons, car ces derniers sont éloignés des chemins de fer et des autres commodités.

M. MONK : Certes, il faut établir des moyens de communication par télégraphe, mais je voudrais savoir si on en tire des recettes suffisantes pour indemniser le gouvernement des dépenses qu'il fait dans ce but. Si les recettes sont aussi fortes que

le dit mon honorable ami, il est probable que la compagnie de télégraphe du Pacifique Canadien se fût montrée disposée à construire cette ligne sans qu'il en coûtât un sou au pays. Le ministre n'ignore pas que la ligne du Yukon nous a coûté fort cher. Pour obtenir le privilège de construire cette ligne, diverses compagnies rivales offrirent au gouvernement les conditions les plus avantageuses, y compris le réglementation des tarifs et la transmission gratuite des dépêches du gouvernement. Dans ces circonstances, le projet du gouvernement était d'une sagesse fort douteuse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami notera que le cas actuel est absolument différent. Je conviens avec lui qu'il eût été avantageux pour la compagnie de construire ce prolongement, mais elle n'a pas voulu le faire. Je le répète, l'accroissement du mouvement de l'immigration vers cette partie-là du pays nous donne lieu d'espérer que les recettes couvriront bientôt le chiffre des dépenses.

Ligne de téléphone Kamloops-Nicola—pose de nouveaux poteaux et réparations générales, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le surintendant général demande ce crédit afin de pouvoir remplacer des poteaux et faire des réparations générales sur cette ligne dont la longueur est de soixante-sept milles.

M. TAYLOR : Cette ligne est-elle sous la surveillance de M. Charleson?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, M. Charleson vient de rentrer à Ottawa, retour du Yukon.

M. TAYLOR : Est-il encore à l'emploi du gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Ligne de téléphone de l'Ile Vancouver à Salt-Spring-Island—prolongement, $900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le surintendant général des télégraphes demande ce crédit afin de pouvoir construire ces huit milles de prolongement jusqu'à Salt-Spring-Island. Il dit dans son rapport que si la ligne était prolongée comme on le demande, on s'en servirait assez pour que ses recettes couvrissent toutes les dépenses.

M. LEFURGEY : Je demanderai à l'honorable ministre s'il est à la connaissance du gouvernement que la compagnie de télégraphe Anglo-américaine accapare les moyens de communication par télégraphe entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami le ministre de la Justice a déclaré que le gouvernement s'est comporté comme s'il n'eut pas existé de monopole, que la compagnie a représenté au gouvernement qu'elle a droit à des privilèges exclusifs, et que le ministère est actuellement saisi de la question.

M. LEFURGEY : Le gouvernement entend-il pourvoir au redressement des griefs des habitants de l'Ile du Prince-Edouard, griefs sur lesquels nous avons à diverses reprises appelé l'attention pendant cette session et les années passées ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me suis expliqué sur ce point il y a quelques instants. Mon honorable ami ferait peut-être bien de soulever de nouveau cette question dans une couple de jours, lorsqu'il en aura l'occasion ; dans l'intervalle, je vais étudier autant qu'il me sera possible le mémoire de la compagnie, et si je me vois en mesure d'exprimer une opinion, je le ferai avec plaisir. Jusqu'à présent, il m'a été impossible d'étudier ce mémoire.

M. LEFURGEY : Je ferai observer à l'honorable ministre de la Justice que dans un discours qu'il a prononcé ces jours derniers au Sénat, l'honorable sénateur Ferguson a fait un exposé complet de la situation depuis l'origine.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je prie l'honorable député de remarquer que le règlement lui interdit de traiter en ce moment la question qu'il soulève, qu'il ne convient pas de parler d'un monopole que l'on dit exister à l'Ile du Prince-Edouard au moment où nous avons à étudier un crédit se rapportant à l'île Vancouver.

M. LEFURGEY : J'avais compris que les crédits destinés aux télégraphes devaient nous fournir l'occasion de discuter tout ce qui se rattache à l'administration des télégraphes de l'Etat. Je ne désire pas traiter bien longuement la question des moyens de communication par télégraphe de l'Ile du Prince-Edouard, le ministre de la Justice ayant promis de l'étudier lui-même et de nous donner l'occasion de la discuter plus tard. Je me contenterai de dire que le sénateur Ferguson a soulevé la question au Sénat ces jours derniers, qu'il en a fait un exposé complet depuis l'origine, mettant en lumière et le contrat et la décision rendue au sujet du monopole par les autorités anglaises lorsque, appelées à se prononcer au sujet d'un bill réglementant les télégraphes maritimes voté par cette Chambre, en 1884, elles répudièrent toute idée du monopole entre l'Ile et la terre ferme. Si le ministre de la Justice veut bien revenir sur ce sujet avant la fin de la session et nous dire ce que le gouvernement se propose de faire, nous laisserons toute discussion de côté pour le moment.

Arbitrages et sentences arbitrales, y compris les paiements autorisés, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit permettra au ministère de solder les frais d'enquêtes et d'arbitrages

que les réclamations rendent nécessaires. Il arrive souvent que nous faisons consentir les parties à accepter l'arbitrage de nos propres fonctionnaires ou d'expert du dehors ; nous évitons de cette façon de très fortes dépenses.

M. LANCASTER : Pourquoi est-il question de l'acte du service civil ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfois certains de nos fonctionnaires sont plus aptes que les gens du dehors à faire ce genre de travail ; comme ils sont quelquefois obligés de voyager, ce crédi pourvoit à leurs frais de déplacement.

M. LANCASTER : Ajoute-t-on pour cela à leurs appointements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Fort peu. Lorsque le règlement de ces différends peut s'effectuer par l'entremise de nos fonctionnaires, il est beaucoup moins coûteux que lorsqu'il faut recourir à des gens du dehors.

M. BLAIN : Y a-t-il des réclamations pendantes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette d'avoir à dire qu'il y en a un certain nombre. Elles sont souvent de peu d'importance, mais elles nous causent beaucoup d'ennui. Il surgit constamment quelque différend entre l'architecte, les ingénieurs dirigeants le les entrepreneurs. Je suis convaincu qu'un crédit de ce genre est de nature à éviter des frais considérables au pays.

M. WILSON : Ce crédit couvre-t-il les frais d'enquête ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous employons une faible partie de ce crédit pour payer ces frais.

M. LANCASTER : Quelle est la nature des réclamations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Elles se rapportent généralement aux travaux de construction, aux contrats et aux devis. Mon honorable ami doit savoir par expérience que des difficultés surgissent sans cesse, et qu'en règlant les différends à l'amiable, on s'épargne beaucoup de peines et de dépenses.

M. MONK : Si cette somme ne doit pas être versée à des fonctionnaires à titre de gratification, si elle doit simplement servir à solder les dépenses de ceux que l'on charge de faire des enquêtes, pourquoi insérez-vous les mots "nonobstant les dispositions de l'ace du service civil ?"

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il arrive très souvent qu'on charge un homme d'expérience appartenant à un autre ministère de régler le différend ; il est légitime, dans ce cas, qu'on lui accorde une légère somme d'argent pour l'indemniser de ses peines.

M. MONK : Cette somme de $5.000 ne sera-t-elle payée qu'à des employés civils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous employons parfois des personnes du dehors, lorsque les entrepreneurs n'ont pas foi en l'indépendance des fonctionnaires de l'Etat ; mais quand l'entrepreneur accepte l'arbitrage d'un employé civil, les dépenses sont beaucoup moins fortes.

M. MONK : Bien que ce crédit soit un peu vague, je ne m'oppose pas à ce qu'on l'emploie, lorsque c'est nécessaire, à rémunérer des employés de l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On vote chaque année un crédit semblable au ministère des Chemins de fer et Canaux, et on a tout lieu de s'en féliciter.

Bureau de l'ingénieur en chef—appointements des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $14,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une somme additionnelle dont on a besoin pour l'exercice 1903-4. Si l'on a inséré les mots " nonobstant les dispositions de l'acte du service civil," c'est qu'un grand nombre de ces employés sont des spécialistes qui ne tombent pas sous le coup de l'acte du service civil.

M. COCHRANE : Dans ce cas, qu'a-t-on besoin d'insérer ces mots-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que sous l'empire de l'acte du service civil, nous ne pourrions pas payer plus de $400 par année, et que les appointements de ces spécialistes varient entre $1,000 et $3,000 par année. Ce crédit est pour les appointements de l'ingénieur en chef même du ministère.

M. COCHRANE : L'honorable ministre a dit, ce me semble, que ces employés ne tombent pas sous le coup de l'Acte du service civil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils y tombent, à moins que la demande de crédit ne soit accompagnée de ces mots-là. Si le crédit était demandé d'une autre manière l'auditeur général refuserait d'en verser le montant, et l'ingénieur en chef ne pourrait pas toucher ses appointements.

Examen des eaux supérieurs de la rivière Ottawa et de ses tributaires dans le but de trouver un moyen de régler le niveau de l'eau des biefs supérieurs de ces cours d'eau afin d'augmenter les facilités de la navigation, du flottage du bois, etc., $20,000.

M. CLARKE : Qui a conseillé de faire cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a quelque temps, une nombreuse députation des intéressés est venue rencontrer le premier ministre et les membres du cabinet, et leur a fait des repré-

sentations à ce sujet. Je dois dire que le pays a déjà retiré des revenus considérables de ces travaux, revenus qui s'accroîtraient encore si l'on suivait les conseils formulés par la députation. Nous avons promis de faire faire une exploration dans le but de trouver un moyen de régler le niveau de l'eau des biefs supérieurs de ces cours d'eau.

M. MONK : A combien estime-t-on le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef du ministère est d'avis qu'on ne peut les faire exécuter à meilleur marché que cela. La question est très importante, et les renseignements à obtenir sont de ceux que le public a tout intérêt à avoir.

M. CLARKE : Quel sera le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On espère que le présent crédit suffira pour en solder le coût total.

M. HACKETT : Est-ce la première fois que l'on demande un crédit de ce genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première fois que je sache.

M. HACKETT : Qu'a-t-on besoin de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le pays tire des revenus considérables de ces cours d'eau, et les intéressés nous ont demandé de faire d'importantes améliorations. Des ingénieurs choisis parmi les plus habiles et les plus savants iront voir s'il serait pratique d'accéder à cette demande.

M. CLARKE : Dans quels comtés se feront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'ils se feront principalement dans ceux de Wright, de Pontiac et de Renfrew.

M. MONK : Je crois avoir entendu dire que lorsqu'ils sont venus rencontrer les ministres, les représentants des marchands de bois ont soumis un projet dont la réalisation ne demandait pas d'explorations, mais seulement l'exécution de certains travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il n'a pas été présenté de projet détaillé. Les délégués ont signalé d'une manière générale les avantages qui découleraient de la mise à exécution de quelque projet susceptible de leur donner satisfaction. Dans son rapport, l'ingénieur en chef a dit qu'il faudrait faire ces explorations, et le présent crédit servira à en solder le coût.

M. HACKETT : La somme me paraît bien forte. Les travaux ne pourraient-ils pas s'exécuter à meilleur marché ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils se feront sur une assez grande étendue, et nous devrons, y employer longtemps un bon nombre d'ingénieurs.

L'ingénieur en chef me dit qu'il faudra au moins quatre hommes pour faire les travaux dans une seule saison. Ainsi, mon honorable ami (M. Hackett) le voit, cette estimation n'est pas exagérée. Je ne suis pas expert en ces matières, mais je sais que ces travaux se font sur la recommandation des fonctionnaires de ce département.

M. CLARKE : Quand les députations se sont-elles rendues auprès des ministres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dernière s'est rendue le 30 mai.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il une estimation du coût probable de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ces levés hydrographiques ont pour objet d'établir les niveaux ; en effet, ce serait une grave erreur d'entreprendre ces travaux-là avant de connaître suffisamment s'ils seront bien tels qu'on les représente, quel en sera l'avantage et le coût probable.

M. BLAIN : Ces levés seront-ils faits par les fonctionnaires du département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me proposais d'envoyer avec ces quatre personnes les meilleurs fonctionnaires du département, et cela, parce qu'ils sont compétents et que leurs services nous coûteront moins cher que si nous devions employer d'autres personnes.

M. BLAIN : Pouvons-nous espérer que le rapport des ingénieurs sera prêt à la prochaine session ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il est probable que nous n'aurons pas ce rapport avant un an à compter de la prochaine session.

M. OSLER : Le gouvernement ne sait-il rien à ce sujet à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas encore de renseignement à donner. Comme le sait mon honorable ami (M. Osler), les régions où ces travaux d'explorations devront se faire sont très éloignées et sont encore inhabitées.

M. OSLER : Quelle est la situation à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette force est beaucoup plus utile qu'elle ne l'était.

M. OSLER : Il s'agit ici d'un plan destiné à régler le niveau de l'eau afin de favoriser davantage la navigation, le flottage du bois, etc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme le sait mon honorable ami,

à certaines saisons, lorsque l'eau est basse, cette question de force hydraulique devient tout particulièrement intéressante, pour la ville d'Ottawa par exemple. Il est très important que nous ayons assez d'eau pour répondre aux besoins de la navigation et pour fournir la force hydraulique.

M. OSLER : Quelle étendue de terrain ces travaux vont-ils comprendre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire dès à présent, mais je dirai, sous toutes réserves, qu'ils comprendront de 175 à 200 milles.

M. CLARKE : Le gouvernement a-t-il vendu depuis les derniers douze mois quelques-uns de ces pouvoirs hydrauliques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois savoir qu'ils ont été vendus il y a quelques années.

M. CLARKE : Je parle des pouvoirs hydrauliques situés à une grande distance en haut de la rivière. Ceux-là, les a-t-on vendus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas à ma connaissance.

M. CLARKE : Je désirerais un peu plus d'éclaircissements. Est-ce pour favoriser les marchands de bois que l'on va faire ces dépenses ? Est-ce pour augmenter la puissance et assurer la permanence des forces hydrauliques dont certains particuliers qui se sont rendus acquéreurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une des——

M. CLARKE : N'est-il pas étrange qu'on vienne demander à la Chambre de voter $20,000 pour l'amélioration de ces forces hydrauliques qui n'appartiennent pas à la Couronne ?

M. CLARKE : Elles appartiennent à la Couronne, mais elles ont été louées à ces personnes ?

M. CLARKE : Les locataires vont-ils payer à la Couronne une indemnité plus élevée, à cause des travaux projetés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément, si nous poursuivons les travaux, et nous ne les poursuivrions pas si notre revenu ne devait pas en être plus considérable.

M. CLARKE : Il me semble que le ministre a dit qu'il demandait ce crédit pour faire faire un levé hydrographique et trouver les niveaux de la rivière, en vue d'exécuter des travaux destinés à fournir à l'Ottawa un volume d'eau plus conforme aux exigences.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, pour améliorer le régime des eaux de la rivière.

M. CLARKE : C'est pour l'avantage de certains particuliers qu'on fait tout cela ; il me semble qu'ils devraient payer une partie de ce que cela va coûter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont destinés à aider à la navigation en général, et il convient de les entreprendre s'ils doivent contribuer à l'augmentation de notre revenu. La discussion actuelle aurait sa raison d'être s'il s'agissait de l'exécution immédiate de quelqu'un de ces travaux-là.

M. CLARKE : Cette somme de $20,000 doit-elle être consacrée exclusivement à l'exécution de levés hydrographiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Je persiste à croire que si l'on a loué ces forces-là, les frais de levés devraient être payés en partie par ceux qui doivent bénéficier de l'exécution de ces travaux-là.

M. TAYLOR : Je crois avoir entendu dire au ministre, il ya un instant, que nous retirerions de ces travaux des revenus considérables. Malgré l'étude minutieuse que j'ai faite des comptes publics, je n'ai pu y trouver qu'aucun des travaux fût productif de revenu. C'est comme pour les canaux, il faut payer deux ou trois dollars pour percevoir un dollar de revenu des glissoirs et des estacades. Je voudrais bien que le ministre nous signalât quelques-uns de ces travaux qui produisent un revenu dont le chiffre soit plus élevé que celui des dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que les travaux auxquels sont destinées les améliorations dont il s'agit produisent actuellement un revenu de $70,000 à $80,000 par année.

M. REID : A la page W—51 du rapport de l'auditeur général, je trouve qu'on a payé à Henry A. F. McLeod, ingénieur civil, une somme de $700 pour compléter les plans et devis du levé hydrographique de la rivière Ottawa, qui fut fait dans l'automne de 1900 et dans l'hiver de 1901. Cela nous porte à croire qu'on avait déjà commencé à faire un levé hydrographique sur l'Ottawa.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est tout à fait étranger à ce crédit. Il s'agissait alors du canal de la baie Georgienne.

M. REID (Grenville) : Je trouve aussi que parmi les item du budget principal nous avons voté celui de $50,000, sous la rubrique de "inspections et explorations diverses." J'ai compris alors que ce crédit était destiné au paiement de tous les travaux d'exploration que ferait faire le ministère des Travaux publics. Ce crédit de $50,000 est très élevé. Je comprends qu'il y a au ministère une équipe régulière qui s'occupe de ces travaux, et, par conséquent, je suppose que le ministre transportera simplement une équipe

d'une sorte de travaux à une autre sorte ; ou bien se propose-t-il d'employer une équipe nouvelle et différente de celle qui est employée au ministère depuis quelque temps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme on l'a expliqué dans ce temps-là, ce levé hydraulique faisait partie des travaux ordinaires du département. Nous ne pourrions consacrer aucune partie de ce crédit à l'exécution de travaux comme ceux-ci. Nous utiliserions autant que possible l'équipe que nous avons à présent au département. Mais l'exécution des travaux dont il s'agit maintenant exige de l'aide additionnelle.

M. REID (Grenville): Si l'honorable ministre envoyait un ingénieur et quelques autres personnes faire un relevé de travaux de son département et à être exécutés non seulement sur l'Ottawa, mais dans n'importe quelle autre partie du pays, pourquoi ne les paierait-il pas à même ces $50,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le département a entrepris d'autres travaux dont l'exécution doit absorber tout ce crédit, et par conséquent, ils nous serait impossible de payer à même ce crédit-là les travaux dont il s'agit maintenant.

M. REID (Grenville) : Je comprends fort bien que si le ministre doit employer une équipe additionnelle d'ingénieurs pour l'exécution de ces travaux, il lui faut une certaine somme. Cependant, j'ai trouvé que c'était une forte somme que celle de $20,000 à donner en paiement des travaux d'exploration.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis émettre aucune opinion à cet égard. J'ai demandé cette somme, sur le rapport élaboré de l'ingénieur, approuvé par M. Gobeil, chef du département. Que servirait-il de demander un crédit plus élevé qu'il ne le faut?

M. REID (Grenville) : A-t-il été fait des requêtes demandant l'exécution de ces travaux-là?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. J'ai déclaré à maintes reprises qu'une députation composée des hommes d'affaires les plus importants du district et ayant des intérêts dans la vallée de l'Ottawa étaient venus trouver les ministres le 30 mai dernier. Je ne saurais dire, dans le moment, les noms de ces personnes-là, mais ils sont bien connus dans ce district. Cette députation a tellement insisté sur l'importance de ces travaux que le premier ministre m'a prié d'inscrire un crédit au budget pour faire faire un levé.

M. AVERY : Les membres de cette députation étaient-ils des marchands de bois?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Surtout des marchands de bois, y compris MM. Booth et Edwards, et certains autres dont je ne me rappelle pas les noms. Je n'ai pu rester avec eux que quelques instants, parce que je devais assister à une autre réunion : mais je puis dire que cette députation se composait d'hommes très influents et qu'après les avoir entendus, le premier ministre m'a demandé d'inscrire un crédit au budget pour l'exécution des travaux en question.

M. COCHRANE : Ce projet se rattache-t-il à celui du canal de la baie Georgienne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais l'exécution de ce projet contribuerait à nous fournir des renseignements qui nous seraient très précieux si nous jugions nécessaire de mettre l'autre projet à exécution.

M. COCHRANE : Je crois bien que cela ne ferait pas de tort au projet du canal de la baie Georgienne, mais ce projet, qui consiste à élever le niveau de l'Ottawa supérieur, serait-il d'exécution aussi facile que celui du canal de la baie Georgienne? En construisant le canal de la baie Georgienne dérangerait-on le niveau de la rivière Ottawa?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il serait impossible d'y causer un dérangement sérieux. Mon honorable ami a demandé si, dans le cas où l'on mettrait à exécution le projet dont il s'agit maintenant, la construction du canal de la baie Georgienne serait chose possible. A cette question l'ingénieur en chef répond affirmativement ; il dit que l'exécution de ce projet aidera à celle de l'autre.

M. AVERY : Comptez-vous pousser bien haut ces explorations des tributaires de la rivière, en vue d'y créer des bassins pour régulariser le niveau de l'eau ?

M. BLAIN : Savez-vous s'il existe quelque part au Canada ou aux Etats-Unis des ouvrages de ce genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il en existe de semblables sur la Trent et dans la province de Québec, où ils rendent les plus grands services. Ils sont sous la juridiction du gouvernement provincial.

M. AVERY : Ne craignez-vous pas que ces travaux nuisent aux concessionnaires forestiers de l'Outaouais supérieur sur lequel ils ont établis des estacades flottantes pour guider la descente de leurs billots, car en élevant le niveau de l'eau et en la refoulant vers ses sources, le bois flotté se trouvera à sec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour ce motif que je désire me renseigner, afin de savoir si les droits de quelqu'un n'en subiront pas d'atteinte grave. La question sera étudiée à ce point de vue. Il ne servirait de rien de faire des améliorations, si elles devaient porter pré-

judice à d'autres intéressés sur le cours de la rivière.

M. BLAIN : Quels résultats ont suivi les tentatives faites sur la Trent. Les capitalistes qui y ont mis de l'argent sont-ils satisfaits des bénéfices que cette entreprise leur a rapportés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les ouvrages de la Trent ont été construits il y a quelques années ; ils appartiennent au ressort d'un autre ministère.

On m'avait demandé si des ouvrages de cette espèce existaient quelque part, et je me suis soudainement rappelé ceux qui ont été faits sur la Trent.

M. OSLER : Je suis absolument de l'avis de ceux qui estiment qu'avant de se mettre en frais, il est prudent de se renseigner, et je constate avec satisfaction qu'au moins dans un cas de secondaire importance, le gouvernement adopte mon opinion.On fait preuve de sagesse en promettant qu'on étudiera à fond la nature du cours de l'Outaouais supérieur. Pourtant, le ministre vient de nous déclarer qu'il a ouvert ce crédit dans le budget des travaux publics à la suite d'une entrevue que le gouvernement a accordée à une délégation des concessionnaires forestiers de l'Outaouais supérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré que je pensais que notre décision avait été inspirée par les observations qui ont été faites en cette circonstance.

M. OSLER : Sans doute. Le ministre a dit aussi que l'Etat touchait chaque année environ $70,000 provenant de la location de cette puissance hydraulique. Je serais curieux de connaître la source précise de ce revenu. Jamais je n'aurais imaginé que l'Etat retirait une si belle recette de la location de ces chutes d'eau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné le renseignement qui m'a été communiqué par le sous-ministre.

M. OSLER : J'imagine que les détails seraient intéressants à connaître. Toutefois, il est possible que l'honorable ministre ne puisse pas nous les donner séance tenante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le pourrais pas ; mais je me ferai un plaisir d'ordonner la préparation d'un état que j'apporterai dans une couple de jours.

M. OSLER : Si le gouvernement fait faire ces études, les marchands de bois de l'Ontaouais supérieur lui en sauront gré ; toutefois, j'espère que le gouvernement ne donnera pas aux marchands de bois ni à d'autres, l'usage des chutes d'eau dont cette exploration pourra établir l'existence, sans les avoir auparavant adjugées aux enchères publiques ; si, au contraire, il en disposait directement, nous pourrions en conclure que son souci était de favoriser certains concessionnaires forestiers en faisant pour eux les frais de la création d'une puissance hydraulique considérable sur le parcours du Haut Outaouais.

Le gouvernement a le devoir d'adjuger l'usage de ces chutes d'eau au concours et pour un temps limité. Cette énergie hydraulique va avoir une valeur incalculable. J'espère que le gouvernement ne s'arrêtera pas un seul instant à l'idée d'aliéner aucune chute d'eau sur le cours de l'Outaouais supérieur.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à quel endroit de la rivière Trent se trouvent les ouvrages en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au réservoir principal de la Trent. J'eus à m'occuper de cette affaire à propos d'une réclamation de la maison Gilmour.

Au sujet des observations présentées tout à l'heure par l'honorable député de Toronto-ouest, je dirai que je les approuve sans réserve. Si les levers hydrauliques nous permettent de compter sur une amélioration appréciable, je pense qu'on ne saurait donner au projet de concéder l'usage des chutes d'eau une étude trop réfléchie. Le pays a droit d'attendre de notre part un juste souci de ses intérêts, dont nous donnerons la preuve en cédant cette puissance hydraulique au plus offrant.

M. REID (Grenville) : Je crois qu'il est nécessaire de faire une étude hydrographique du cours de la rivière, et je suis étonné d'apprendre que cette étude n'a pas encore été commencée. Je demanderai au ministre s'il n'existe pas en vérité un lever hydrographique du chenal de la rivière des Outaouais jusqu'à ses sources. Supposons que je m'adresse au ministère pour avoir une carte de la rivière, afin de savoir jusqu'où je pourrais remonter en bâteau le cours de l'Ottawa, est-ce qu'on me répondrait qu'aucune exploration n'a été faite et que le ministère ne possède aucun renseignement sur la profondeur probable des eaux de l'Outaouais supérieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère possède des renseignements sur le chenal même, pour la navigation, mais il n'y a pas de carte. Le sous-ministre et l'ingénieur en chef, qui sont au ministère depuis longtemps, me disent que celui-ci ne possède aucun renseignement à cet égard.

M. HACKETT : Qu'est-ce que le ministre entend pas le "réservoir principal" de la rivière des Outaouais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En consultant la carte, je crois que c'est dans le voisinage de Mattawa. J'ignore s'il s'avance bien loin vers le nord.

M. HACKETT : Le ministre fait preuve de beaucoup d'ignorance au sujet du réservoir principal des eaux de l'Outaouais. Il y a vingt ans passés, j'ai fait un voyage dans ce pays et je suis monté vingt milles en amont de Mattawa sans atteindre le réservoir principal. Quel plan nourrit le gouvernement au sujet de cette question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'entends pas l'honorable député distinctement.

M. HACKETT : C'est singulier, je ne comprends pas mieux l'honorable ministre. A quel point du Haut-Outaouais projetez-vous de construire ces ouvrages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami, le député de Nipissing (M. McCool), dit que nous pouvons remonter 500 milles le cours de l'Outaouais sans atteindre le réservoir principal.

M. HACKETT : Il se trouve donc situé plus haut que Mattawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien plus haut. Je voulais dire la distance en ligne directe, mais cette rivière est très sinueuse ; néanmoins, cette question de l'éloignement ne concerne nullement le crédit que je sollicite. On nous a adressé des requêtes pour que le ministère dont j'ai la direction fasse les travaux nécessaires sur l'Outaouais et ses affluents pour en faciliter la navigation et pour y créer une puissance hydraulique utilisable. J'ai inscrit cette demande de crédit après avoir consulté à ce sujet les experts de mon département. Je considère que ce serait agir de façon peu pratique si je sollicitais l'ouverture d'un crédit considérable en vue de ces travaux, avant d'avoir fait une étude suffisante de l'entreprise et avant d'avoir préparé, si cela était possible, un devis estimatif du coût de ces ouvrages.

M. BROCK : Dites-nous donc pourquoi vous ne faites pas la même chose dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque chose en son temps. Je ne réponds que de ceci.

M. BROCK : Ces études hydrographiques sont faites pour l'avantage des concessionnaires forestiers, et ces ouvrages, une fois exécutés, ajouteront sans doute à la valeur des concessions de coupes de bois. Comme les forêts appartiennent aux provinces, je dis que les travaux destinés à donner plus de valeur aux concessions forestières devraient être exécutés par les gouvernements provinciaux. On a calculé que les études préliminaires pour l'établissement d'un chemin de fer coûtent en moyenne 5 pour 100 du prix de revient de l'entreprise ; à ce compte, les travaux que vous projetez atteindraient le coût de $40,000. Sans doute, il faudra bien plus que cela pour réaliser complètement le plan imaginé par l'honorable ministre, car, ne sommes-nous pas dans la période des colossales entreprises qu'il faut exécuter promptement ? et le chef du gouvernement n'a-t-il pas dit que " celui qui attend perd son temps ", et qu'on ne doit pas remettre au lendemain ce qu'on peut faire le jour même ?

Pourtant, rappelons-nous que le gouvernement a créé une commission des transports. Ne pensez-vous pas que c'est cette dernière qui serait compétente à ordonner ces expertises ? La rivière des Outaouais s'étend sur une distance de cinq à six cents milles en amont d'Ottawa, et je ne pense pas que le gouvernement ait l'intention d'envoyer ses ingénieurs jusqu'au réservoir principal de la rivière. J'aperçois, quelques lignes plus bas, un article pour l'ouverture d'un crédit à l'intention d'une certaine " commission des transports." Je suppose bien que ce n'est point la fameuse commission des transports annoncée à son de trompe.

A mon avis, le gouvernement ne devrait pas dépenser un sou dans cette entreprise avant d'en avoir conféré avec la commission; ce projet est de ceux qui devraient être du domaine de cette commission, pour que, quand nous jugerons à propos d'améliorer le cours de la rivière Outaouais, le rapport de ces expertises se trouve dans les archives de la commission. Si les recherches de la commission des transports doivent porter sur les grands réseaux de voie ferrée et sur les améliorations à faire à nos ports commerciaux, il faut lui donner quelque chose à faire. A mon sens, cette question est de celles qui devraient être laissées à l'examen et à la décision de la commission des transports. Le ministre serait débarrassé d'une rude corvée, car au lieu d'avoir à subir pendant une heure ou une heure et demie le feu roulant d'une série de questions relatives à ces travaux, il pourrait clore le débat d'un geste et d'un mot : " Voici les conclusions du rapport préparé par la commission, prenez-en vous-mêmes connaissance." Cela simplifierait considérablement la tâche du gouvernement pendant cette session, et aussi la tâche du gouvernement que nous verrons sur ces fauteuils après la session prochaine.

J'espère que nous saurons tirer un parti utile de cette commission des transports que le gouvernement semble avoir complètement oublié.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre honorable collègue a présenté un argument nouveau, auquel je n'avais pas songé, pour nous déterminer plus que jamais à donner suite à notre projet de rassembler des renseignements relatifs à cette question. Ceux-ci devaient, à l'origine, se rapporter surtout à la navigabilité de l'Outaouais ; mais, comme vient de le dire si justement notre honorable collègue, ces renseignements serviront encore à la solution du grand problème des transports fluviaux sur le sol canadien.

M. TAYLOR : Je ne doute nullement que ce crédit a été inscrit dans le budget pour le bénéfice du représentant de Nipissing (M. McCool), et des marchands de bois qui sont venus ici en délégation pour interviewer le gouvernement.

Dans ces circonstances, je crois que notre collègue est suffisamment renseigné sur la condition du pays pour nous dire ce qu'il attend de sérieux de ces études hydrographiques et à quel point on peut tabler sur l'amélioration du régime des eaux navigables de l'Ottawa.

M. McCOOL : Je désire déclarer en commençant que je ne faisais pas partie de la délégation dont le ministre a parlé, mais je connais l'objet de ce crédit.

Il ne s'agit pas seulement de construire des barrages, on fera aussi une étude générale du cours de la rivière. Au lac Témiscamingue le volume d'eau est si considérable que la construction d'une digue à cet endroit y serait pleine de difficultés. Au lac des Quinze et au lac de l'Expansion une digue de peu d'étendue contiendrait les eaux et permettraient la création d'un bassin de 100 milles de superficie. Dans le voisinage de lac Victoria existe une étendue d'eau de 200 milles carrés, qui s'écoule par un chenal resserré. Aux deux endroits, les berges sont élevées et la construction d'un barrage suffisant pour contenir les eaux pourrait être faite à peu de frais. La digue retiendrait les eaux du printemps, et durant les sécheresses de l'été le cours de l'eau serait réglé au moyen de vannes qui s'ouvriraient pour livrer passage à la quantité d'eau nécessaire à la navigation.

L'industrie forestière se trouvera bien d'un courant d'eau suffisant en toutes saisons pour le flottage du bois en grume. La navigation y trouvera son compte également, et il en coûtera bien moins cher à l'Etat que de faire des travaux de dragage et des travaux à la dynamite. Aujourd'hui on entretient sur le lac Témiscamingue un bateau-dragueur dont on se serait passé si ce plan avait été adopté.

Il y a assez d'eau pour le flottage et la navigation à hauteur moyenne ; mais au printemps le niveau atteint une hauteur incommode, et dans les mois d'été, l'eau se retirant au milieu du chenal, il est impossible de s'approcher des rives. Je considère que cette dépense est sage et utile.

Un lever hydrographique de la rivière Ottawa entre cette ville et Mattawa a été fait il y a cinquante ans par M. Walter Shanley. C'est le seul lever qui ait été fait, et il a été bien fait. J'en ai lu le rapport il y a quelque temps à la Bibliothèque. Il n'existe pas d'étude hydrographique sur la partie s'étendant de Mattawa au lac Témiscamingue, qui est un élargissement de la rivière Ottawa et sur lequel une dizaine de bateaux font le transport d'un fret considérable.

M. RICHARDSON : Je n'ai pas l'intention de critiquer d'une façon hostile l'ouverture de ce crédit ; mais j'estime que dans un cas comme celui-ci, quand on a en vue des travaux publics considérables, le gouvernement a le devoir de nous apporter tous les renseignements utiles. Ce crédit pour des études hydrographiques nous avertit qu'on a l'intention de consacrer, à courte échéance, de fortes sommes à des travaux d'amélioration du cours de l'Ottawa. Je désirerais donc savoir au juste quel revenu l'Etat retire des sources que ces travaux projetés doivent améliorer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'apprends que pour le moment ces recettes se montent à $70,000 ou $80,000 par an.

McCOOL : Consultez les états, et vous découvrirez que le gouvernement a été remboursé vingt fois des sommes qu'il a consacrées à construire des glissoirs et des barrages sur l'Outaouais et ses affluents pour en améliorer la navigabilité. Ces ouvrages lui ont rapporté un revenu magnifique pour l'argent placé.

M. RICHARDSON : Sur quelle plus-value des recettes comptez-vous, par suite de ces travaux neufs ?

M. McCOOL : Les recettes vont en diminuant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas de données précises à cet égard. Naturellement, ces travaux coûteront beaucoup d'argent. Avant de nous y engager, nous avons cru préférable d'en faire une étude sérieuse par des ingénieurs entendus.

M. CLANCY : L'honorable député de Nipissing (M. McCool) nous a affirmé avec une belle assurance que cette dépense avait été non seulement utile au pays en général, mais que cela avait été un placement de fonds avantageux. Si je ne me suis pas mépris sur le sens de ses paroles, il a ajouté que l'Etat s'était remboursé plusieurs fois avec les recettes provenant de l'usage de ces ouvrages par les marchands de bois. Eh bien! je n'ai pas eu la curiosité de compulser les rapports précédents de l'auditeur général, mais je crois que l'état de l'année écoulée nous donnera une bonne idée de la chose.

M. McCOOL : Non, l'année dernière n'offre pas une bonne moyenne; j'ai déjà dit que les recettes sont tombées à un chiffre inférieur.

M. CLANCY : Et tout d'abord, rappelons-nous que le ministre des Travaux publics nous a affirmé que les recettes de l'année dernière avaient atteint environ $70,000 ou $80,000. Je lis à la page " V—394 " que la division de l'Outaouais a rapporté $37,923,-23; la division du Saint-Maurice, $13,565.48; et la division de Newcastle, $5,847.22; par conséquent, ce revenu, au lieu d'être de $70,-000, a été seulement de $57,335. L'Etat a dépensé pendant l'année dernière pour l'entre-

tien de ces ouvrages: division du Saint-Maurice, y compris appointements et salaires du personnel, travaux de réparation, $51,727; division de l'Outaouais, $42,182; enfin, pour tout le service: $201,958.

Ne vous paraît-il pas que ces messieurs dissertent sur cette question comme un aveugle parlerait des couleurs ?

M. McCOOL : Je n'ai pas parlé de la rivière Saint-Maurice du tout. Je ne l'ai pas comprise dans mon estimation. Je ne connais absolument rien de la division du Saint-Maurice. Je parle de l'Outaouais, et si vous voulez bien vous donner la peine de compulser les comptes du ministère depuis vingt-cinq ans, vous verrez que mon assertion est absolument conforme à la vérité des faits.

M. CLANCY : Bornons-nous à la rivière Outaouais, si vous voulez; les faits contredisent absolument l'honorable député, puisque les dépenses faites sur la division de l'Outaouais, l'année dernière, excèdent de beaucoup les recettes que cette division a données.

M. McCOOL : Les comptes d'une année en particulier ne sauraient fournir une juste moyenne, car on a pu dépenser une somme considérable précisément cette année-là pour des travaux d'amélioration, chose qui est arrivée, je le sais.

M. CLANCY : Je soupçonne notre honorable collègue de s'être trop généreusement livré à des calculs spéculatifs de cette envergure.

Je demanderai à l'honorable ministre de nous expliquer l'ouverture de ce crédit extraordinaire. Certaines parties de ces ouvrages ne pourraient-elles pas être exécutées par les particuliers qui en ont besoin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 30 de mai dernier, une délégation nombreuse, composée de citoyens notables, eût un entretien avec le chef du gouvernement, au cours duquel elle lui exposa que l'intérêt public demandait l'exécution de certains travaux à ces endroits. Au ministère des Travaux publics on était convaincu que nous n'avions pas les informations suffisantes pour m'autoriser à recommander à la Chambre le vote d'un crédit à cette fin. Nous avons donc, pour ce motif, résolu de faire d'abord une étude approfondie de la question, en chargeant nos ingénieurs de la partie scientifique, lesquels devront préparer des levers hydrographiques, et nous renseigner sur la possibilité d'exécuter ces ouvrages et sur le coût probable des travaux ; jusque là, nous ne dépenserons pas un sou sur ces ouvrages.

M. CLANCY : L'honorable ministre me parait bien plus circonspect dans les petites choses que dans les grandes. Le parlement a dû engager le crédit du pays pour une entreprise colossale dans laquelle seront jetés des centaines de millions, et pourtant on n'a pas cru nécessaire de recourir aux mêmes précautions.

Je demanderai si la délégation des marchands de bois a donné au gouvernement une idée du coût approximatif de ces ouvrages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je diviserai en trois séries les observations offertes par les délégués. Premièrement, la régularisation du régime des eaux navigables de l'Outaouais en vue de la navigation ; deuxièmement, la régularisation des mêmes eaux en vue du flottage des billes; troisièmement, la régularisation de l'exploitation des chutes d'eau, qui sont d'une si haute valeur pour cette région, puisqu'elles fournissent à la ville et aux palais du gouvernement la lumière et l'eau.

M. CLANCY : Ces délégués ont-ils offert au gouvernement de payer plus cher pour la location de ces ouvrages publics et de rembourser ainsi l'Etat pour les dépenses nouvelles qu'il fera ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les observations ne visaient que l'intérêt général du pays. Il appartiendra au gouvernement de déterminer à quelles conditions les particuliers pourront se servir de ces ouvrages dans leur intérêt spécial.

M. OSLER : Les délégués ne sont pas venus demander des études hydrographiques, mais l'ouverture d'un crédit considérable dans le budget des travaux publics. C'est le gouvernement qui a eu l'idée de ces expertises ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. OSLER : Quel chiffre a été mentionné relativement au coût probable de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne n'était en état de fournir cette estimation. Mais tout le monde paraissait reconnaître qu'à cette distance des centres établis, l'exécution de ces ouvrages coûterait cher.

M. TAYLOR : Je crois que l'honorable député de Nipissing a dit que deux barrages suffiraient : l'un au pied d'un lac mesurant deux cents milles de long, l'autre au pied d'un lac mesurant cent milles de long. En effet, cela ne saurait coûter bien cher, que l'érection de deux barrages ; mais l'honorable député perd-il de vue qu'en élevant les eaux de ces lacs on causera un dommage considérable aux terres environnantes ?

M. McCOOL : Il n'y a aucun dommage à redouter pour ce pays, car il n'y existe pas d'établissement, à l'exception de quelques chantiers de bûcherons.

Je répète que les frais ne seront pas considérables, quoique la construction d'une digue et l'expédition des vivres et des maté-

riaux dans ces régions dussent coûter plus cher que dans le voisinage de la capitale. Cependant, les frais de construction ne sauraient être élevés, car la décharge de ces lacs est étroite et peu profonde. En outre, il y a le lac Kippewa qui couvre lui aussi une étendue de cent milles.

Pendant que j'ai la parole, je vous dirai, en consultant un mémoire que j'ai par devers moi, que l'année dernière les glissoirs et les estacades flottantes de la rivière Outaouais ont rapporté une recette de $8,100 supérieure à celle de l'année précédente. Cela m'a étonné, car je pensais que le revenu provenant de la location de ces ouvrages diminuait tous les ans.

Maintenant, je conseillerai que l'expertise des ingénieurs porte sur la possibilité d'utiliser les différentes chutes d'eau situées sur le parcours de l'Outaouais pour la création d'énergie électrique. Je vous citerai à cet égard le rapide des Chats, ceux du Portage-du-Fort, du Rocher-Fendu, des Joachim, de la Roche-Capitaine et autres chutes ou rapides. Je crois qu'il est possible de développer entre Ottawa et le lac Témiscamingue une puissance hydraulique de trois cent à quatre cent mille chevaux.

M. MONK : J'étais disposé à faire bon accueil à ce crédit, mais à la suite des explications apportées par le député de Nipissing, il me semble que ce serait de l'argent mal employé. D'après ce que j'ai vu moi-même dans le district de Nipissing, l'année dernière, on ferait un bien meilleur emploi des subventions de l'Etat en les appliquant à l'amélioration des routes du pays, au lieu de les dépenser en travaux comme ceux qu'on demande. Le district de Nipissing a besoin de bien d'autres améliorations, tels que chemin de fer, quais, et autres moyens de communication.

Notre honorable collègue (M. McCool) demande, je crois, d'endiguer le cours de l'Outaouais pour élever le niveau de l'eau, ce qui profiterait surtout aux marchands de bois ou concessionnaires forestiers. Mais il n'y a pas que des marchands de bois dans le district de Nipissing qui soient dignes des sollicitudes gouvernementales, et j'ose affirmer qu'on pourrait faire un meilleur emploi de cet argent, un emploi dont tous les habitants de cette région retireraient chacun sa part d'avantages. Notre honorable collègue sait que les marchands de bois sont loin d'être en général, à la besace. Ils ont besoin de travaux d'amélioration pour le flottage de leur bois, et c'est pour les obtenir qu'ils se sont adressés au gouvernement. Puisque ces industriels désirent arrondir leurs bénéfices en faisant construire au frais de l'Etat les barrages nécessaires pour assurer un niveau plus uniforme du chenal, qu'ils prennent donc à leur charge une partie de ces dépenses en faisant faire eux-mêmes les expertises, et qu'ils se présentent ensuite au gouvernement avec un plan raisonnable des améliorations qu'il faudrait exécuter.

Cette demande comporte un autre aspect, j'y appelle tout spécialement l'attention du ministre. Si l'on se propose d'endiguer la rivière Outaouais seule, ces levers hydrographiques ne sauraient exiger la dépense de $20,000. Vous n'allez pas faire ces études durant l'hiver prochain, et il suffirait de voter ce crédit à la session suivante. J'ai appris que le gouvernement allait nous convoquer en session dans les premières semaines de l'hiver prochain, pour réparer un déplorable oubli dans sa législation. A cette époque nous serons mieux renseignés sur la légitimité de cette demande de crédit, avant de le voter. En attendant, j'affirme que pour un quart de la somme inscrite au budget des travaux publics vous pourrez faire préparer les études préliminaires des ouvrages projetés, s'il faut se fier aux renseignements que nous a donnés l'honorable député de Nipissing.

Dans ces circonstances, je trouve qu'au lieu de voter de l'argent pour endiguer l'Outaouais, nous devrions inviter le ministre à endiguer lui-même les dépenses de son département.

M. McCOOL : L'honorable député de Jacques-Cartier me fait l'effet de soupçonner que j'aurais quelque intérêt direct et personnel dans cette demande d'un crédit. Je lui déclare catégoriquement que j'ignorais jusqu'à tout à l'heure l'inscription de ce crédit au budget des Travaux publics.

Quant aux avantages que ces travaux pourraient, semble-t-on croire, apporter au Nipissing, je ne les aperçois nulle part. Aucun des barrages projetés ne sera construit dans le Nipissing ; au contraire, la plupart se trouveront sur le territoire de la province où habite l'honorable député, la province de Québec. Mais ces ouvrages sont d'intérêt national. Que l'honorable député s'ôte de l'idée la supposition que je favorise ce projet simplement parce que son exécution sera avantageuse au Nipissing ou à quelques-uns de mes amis.

M. MONK : Une partie de ces ouvrages devront s'étendre à la province d'Ontario, puisque l'Outaouais forme la frontière entre cette province et celle de Québec. Mais si ces ouvrages doivent être localisés entièrement dans la province de Québec, je connais à Montréal des ingénieurs très capables qui pourront faire ce travail pour $5,000. Pourquoi donc en dépenser vingt mille ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député avait été ici tout à l'heure, il aurait appris que cette estimation des études préliminaires avait été arrêtée par les ingénieurs du ministère. Le comité choisira entre l'avis de mes ingénieurs et celui de notre honorable ami qui ne peut en vérité rien connaître de la nature des travaux à faire, des distances à parcourir et du temps nécessaire pour une exploration complète. Il se peut que l'honorable député ait raison, mais quant à moi, je pré-

fère m'en rapporter à l'avis des ingénieurs du département des Travaux publics.

M. GOURLEY : Avez-vous quelque idée de faire servir plus tard ces explorations à l'élaboration d'un plan de canalisation de l'Outaouais de la baie Georgienne à Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les renseignements recueillis pourraient servir à cet objet, comme nous y a fait penser l'honorable représentant de Toronto-centre (M. Brock). Mais cette préoccupation était absente de mon esprit quand j'ai fait préparer cette estimation.

M. GOURLEY : A différentes reprises l'honorable député de Pontiac a exposé ici les avantages d'une voie navigable de la baie Georgienne à Ottawa d'une façon qui m'a presque gagné à sa cause. Ça même été un sujet d'étonnement pour moi de constater que la population d'Ontario n'insistait nullement sur la canalisation de l'Outaouais, en vue de faire de cette rivière une de nos routes nationales de transport. Si l'ouverture de ce crédit a uniquement pour objet de rendre service à une poignée de marchands de bois d'Ontario, je la combattrai. Mais si l'on se propose de réunir des renseignements tels qu'à leur lumière nous pourrons nous rendre compte si le projet du canal de la baie Georgienne est praticable dans les intérêts généraux du Canada, cette dépense peut être utile.

Le ministre nous a dit que ces expertises pourront servir à cet objet, mais d'une façon indirecte. Dans ce cas, il ne faut pas encourir ces frais, car ils seraient inutiles si les ingénieurs n'ont pas instruction de diriger leurs recherches sur l'objectif que je viens de mentionner. Ce n'est pas à la Chambre qu'il faut demander les fonds nécessaires pour ériger quelques barrages sur l'Outaouais supérieur, dont tout le bénéfice sera pour l'industrie forestière. Mais si, au contraire, on veut faire quelque chose pour avancer la solution du grand problème des transports, j'en suis.

En maintes circonstances, lorsque l'honorable député de Pontiac (M. Murray) étalait à nos yeux les avantages qu'il apercevait à la création du canal de la baie Georgienne, je fus moi-même frappé de l'importance de la rivière Outaouais comme voie de communication. Je crois qu'elle formera un des principaux chaînons du système de transport qui sera établi plus tard entre les Grands Lacs et le littoral maritime. Si donc, le ministre avait eu cet objectif en vue lorsqu'il a inscrit cet article à son budget, et avait donné à ses ingénieurs des instructions expresses quant au but de leurs études et au genre d'informations à recueillir, j'aurais été disposé à approuver l'ouverture de ce crédit. Maintenant, comme il me paraît qu'on s'est préoccupé uniquement de favoriser quelques intérêts particuliers, j'estime que la proposition doit être combattue.

M. SUTHERLAND.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des informations très précieuses seront certainement données concernant ce projet.

M. REID (Grenville) : Quand j'ai lu cet item, j'ai vu qu'il s'agissait d'un lever complet de la rivière Ottawa et j'ai demandé au ministre si c'était bien cela, et il m'a répondu qu'il avait l'intention de faire préparer un relevé hydrographique de la rivière Ottawa. A présent, l'honorable député de Nipissing (M. McCool) vient nous dire que cet argent est destiné à construire des barrages dans la rivière Ottawa.

M. McCOOL : L'honorable député m'attribue des paroles que je n'ai jamais prononcées. Je n'ai pas dit que cet argent était destiné à cela, mais que des commerçants de bois demandent ce lever pour connaître les meilleurs moyens de régulariser les crues du printemps. Mon opinion personnelle est qu'on ne peut y arriver qu'en construisant des barrages aux endroits que j'ai mentionnés.

M. REID (Grenville) : Alors, l'honorable député prétend que cet argent sera employé à des levers dans le but de construire des barrages, et non pas du tout pour la rivière Ottawa.

M. McCOOL : Je n'ai pas dit cela du tout.

M. REID (Grenville) : L'honorable député n'a-t-il pas dit que cet argent serait employé à faire des études en vue de la construction de barrages ?

M. McCOOL : Non.

M. REID (Grenville) : Il vient justement de nous dire que ces études étaient demandées par les commerçants de bois.

M. McCOOL : J'ai dit que telle était leur intention.

M. REID (Grenville) : Que cet argent servirait à faire des études en vue de construire des barrages.

M. McCOOL : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que cet argent sera affecté à un lever hydrographique de la rivière Ottawa, comme l'a expliqué le ministre des Travaux publics. La délégation a demandé certains travaux pour prévenir les inondations et c'est ce qui a induit le ministre à demander ce crédit pour faire préparer un lever complet de la rivière Ottawa.

M. MONK : Les choses m'ont l'air à se gâter. Il paraîtrait qu'on voudrait faire faire un rapport par des spécialistes sur les endroits les plus favorables pour la construction de barrages dans le haut de l'Ottawa, et que les commerçants de bois seront les seuls à profiter de ces travaux, qui auront coûté très cher au pays. Toutes ces études ne serviront qu'à leur indiquer les meilleurs endroits pour construire des barrages. Ces gens savent exactement où se trouvent

les meilleurs pouvoirs hydrauliques et tout cet argent ne servira qu'à leur bénéfice personnel. Leur commerce en profitera et ils se procureront de magnifiques pouvoirs hydrauliques. Je n'approuve pas cet emploi des deniers publics.

M. HENDERSON : J'avoue que je n'expliquais difficilement l'usage que l'on prétendait faire de cet argent. D'après ce que j'ai appris au cours de ce débat, je crois comprendre que ce crédit sera affecté à découvrir un moyen de construire des barrages, des estacades et des glissoirs sur l'Ottawa et ses tributaires, afin d'aider aux commerçants de bois qui iront acheter de grandes concessions forestières dans ces régions. Si le bois qui devra descendre par ces rivières appartient encore à la Couronne, c'est-à-dire aux provinces d'Ontario et de Québec, il me semble que ces améliorations devant servir au flottage du bois devraient être faites par ces provinces. Si les terrains n'appartiennent plus aux provinces, mais à des particuliers, et si ces derniers ont acheté leurs concessions avec tous ces obstacles à la navigation, avec toutes ces difficultés pour le flottage du bois, cela a dû diminuer considérablement le prix de vente et je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral irait faire des travaux sur l'Ottawa et sur ses tributaires pour l'unique avantage de ceux qui ont acheté des concessions à bas prix, avant que ces améliorations fussent faites.

De plus, il y a aussi à considérer la question des droits des provinces, qui est beaucoup plus importante. On nous dit que ces estacades et ces glissoirs donnent des revenus. S'il en est ainsi, nous verrons probablement les provinces se plaindre de ce que nous empiétons sur leurs droits en construisant ces estacades et ces glissoirs et en leur enlevant le revenu de ces travaux.

Les provinces sont fort jalouses du parlement fédéral. Il y a quelque temps, à l'occasion d'une charte accordée à un chemin de fer, entre Hamilton et Toronto, ils ont cru que leurs droits avaient été méconnus. Je crois que nous devons prendre bien garde d'empiéter sur les privilèges des provinces. Dans le cas actuel, je crois que nous commettrons un empiètement, surtout si ces travaux doivent produire des revenus, comme le prétend l'honorable député de Nipissingue. Cependant, j'ai des doutes sur ce point. J'ai examiné les revenus que nous retirons des estacades et des glissoirs. On a parlé de la rivière Saint-Maurice et des revenus que le gouvernement a retirés l'an dernier, des travaux considérables faits sur cette rivière. Nous oublions cependant que nous dépensons tous les ans des sommes considérables pour retirer un revenu bien minime.

Je crois qu'au cours de la présente session, nous avons voté $50,000 pour des travaux d'améliorations et des estacades destinées à faciliter le flottage du bois sur le Saint-Maurice. Cette somme est environ quatre fois plus élevée que les revenus que nous avons retirés de cette source l'an dernier. Je crains fort que les prophéties de l'honorable député de Nipissingue ne se réalisent pas si les résultats sur l'Ottawa ne sont pas plus satifaisants que ceux que nous avons obtenu sur le Saint-Maurice.

Mais ce qu'il convient surtout de rechercher, c'est le but qu'on se propose d'atteindre par cette dépense. Qui doit en bénéficier ? Si ce sont les provinces d'Ontario et de Québec, si ces travaux doivent augmenter la valeur de leurs forêts, qu'elles les fassent elles-mêmes. Si nous les entreprenons nous-mêmes, ils nous coûteront de $400,000 à $500,000 qui ne seront qu'une subvention à ces provinces et qui ne nous rapporteront aucun bénéfice. Si ces forêts n'appartiennent plus aux provinces et ont été vendues à des particuliers qui les ont achetées avec tous les obstacles qui nuisent à l'extraction du bois, pour la moitié du prix qu'ils auraient eu à payer si ces travaux avaient été exécutés, que ces commerçants paient la façon de ces améliorations et qu'on ne nous demande pas de solder avec les deniers du peuple des dépenses dont eux seuls profiteront.

L'honorable ministre des Travaux publics nous a dit qu'une nombreuse délégation était venue le trouver. Je suis certain que si nous avions les noms de ceux qui composaient cette délégation on y verrait figurer plusieurs gros propriétaires de concessions forestières qui les ont acquises dans leur état primitif et qui voudraient faire faire par le gouvernement, avec l'argent du peuple, des travaux dont ils seront les seuls à profiter. Je ne vois pas la nécessité de ce crédit, dans les circonstances actuelles. Bien que cet argent soit demandé dans le but de faire des études, je crois qu'il serait plus sage d'attendre et de s'informer si ces études ont leur raison d'être.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux qui relèvent du gouvernement fédéral. Ils nous ont été cédés à l'époque de la Confédération et sont sous notre juridiction. C'est le gouvernement fédéral qui a la charge de les entretenir et d'en percevoir les revenus, mon honorable ami sait fort bien que ce ne sont pas les provinces d'Ontario et Québec qui perçoivent ces revenus.

Ne devons-nous pas entreprendre de grands travaux d'utilité générale, sous prétexte qu'ils sont dans une province ou dans une autre. Ontario et Québec font partie du Canada et ces améliorations seront à l'avantage du Canada tout entier. Mon hononorable ami prétend que ces travaux devraient être faits par les propriétaires des concessions forestières. Mais ils se plaignent de ce que les honoraires que nous leur imposons sont déjà trop élevés. J'ignore ce qu'il y a de vrai dans cette prétention, mais je sais que nous retirons de ces

travaux un revenu important. Il a aussi rappelé le cas de la rivière Saint-Maurice. Il est probable que si, avant d'ordonner ces travaux, on avait, comme dans le cas actuel, pris la précaution de faire faire des études, nous aurions obtenu de meilleurs résultats avec moins d'argent. Je n'affirme pas que cela serait arrivé, mais il est toujours préférable de se procurer tous les renseignements nécessaires avant de se lancer dans une entreprise comme celle-là. Après avoir fait disparaître les doutes de mon honorable ami sur la question de propriété et lui avoir signalé les avantages que nous pourrons retirer de cette dépense, j'espère qu'il cessera de s'opposer à ce crédit.

Je comprendrais son opposition si nous demandions un crédit pour l'exécution de quelques-uns de ces travaux. N'importe quel député pourrait alors exprimer son opinion sur la question de savoir si ces travaux ont une importance nationale telle que nous sommes justifiables de les entreprendre. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Voici une grande question concernant la navigation de la rivière Ottawa. Tous les jours nous entendons l'honorable député de Jacques-Cartier prononcer de longs discours sur la nécessité d'améliorer nos cours d'eau navigables et cependant quand nous tentons la moindre démarche dans ce sens, il la dénonce comme une action pendable. Cela démontre qu'il y a dans cette Chambre des députés qui ont très peu étudié cette question, et dont le zèle se manifeste par des paroles et non par des actes.

Il s'agit ici d'un travail d'une haute importance nationale, affectant un vaste territoire; je soumets la question au comité et si la majorité n'est pas de mon avis, elle peut refuser de voter le crédit demandé. Ces études devraient être faites au plus tôt, et d'après le rapport des ingénieurs, la Chambre aura a décider si des dépenses doivent être faites pour l'amélioration de la navigation dans cette rivière.

M. HENDERSON : Si je croyais que ce crédit dût être affecté à l'amélioration de la navigation dans le haut de l'Ottwa, je le regarderais d'un meilleur œil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne viendrais pas demander un crédit à la Chambre sans indiquer le but spécial auquel il doit être affecté. Si d'après le rapport des ingénieurs, il était à craindre que les dépenses fussent trop considérables pour les bénéfices à en attendre, ce serait une question que la Chambre aurait à décider, mais ces renseignements nous seront certainement très utiles si jamais on nous demande d'entreprendre quelques-uns de ces travaux.

M. HENDERSON : Je n'ai pas d'objection à cela, mais je comprends que le but de ces études, même si les résultats sont favorables, n'est pas d'améliorer la navigation sur le haut de l'Ottawa ou ses tributaires, mais bien de la gêner par la construction de barrages, de sorte qu'au lieu de——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a été mal renseigné. La conclusion à tirer de ses remarques c'est que nous demandons de l'argent sous de f aux prétextes. Les explications contenues dans le crédit même font voir qu'un des buts est l'amélioration de la navigation. Le flottage du bois, ne vient qu'incidemment et en deuxième lieu, et on ne peut pas prétendre que l'amélioration de la rivière n'est pas une entreprise d'utilité générale.

M. HENDERSON : Je n'ai pas insinué que l'honorable ministre demandait de l'argent sous de faux prétextes, mais au cours du débat je me suis aperçu qu'on ne se proposait pas tant d'améliorer la navigation que de la gêner et même de la rendre impossible, et que ces travaux ne seront utiles qu'à quelques particuliers. Comme je l'ai dit, j'ai appris que ces commerçants de bois avaient acquis de vastes concessions forestières dans cette région, et que la valeur en augmentera considérablement si ces travaux sont exécutés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La loi oblige les particuliers où les corporations qui veulent exécuter de semblables travaux sur une rivière, d'en demander l'autorisation au ministère des Travaux publics, et quand cette demande lui sera faite, comment saura-t-il s'il doit l'accorder ou la refuser, s'il ne possède aucun renseignement sur la nature des rivières où doivent se faire ces travaux ? Ce sont des renseignements importants qui seront très utiles au gouvernement, au point de vue de la protection et de l'amélioration de cette rivière.

M. HENDERSON : Je ne reproche pas au ministre de faire faire ces études, mais je doute qu'il soit apportun de faire exécuter ces travaux, même après avoir obtenu les renseignements. Je doute aussi qu'il soit à propos, de la part du gouvernement fédéral, de faire aucune dépense à cet endroit. Dans cette affaire nous empiétons sur les droits des provinces. Si les forêts n'appartiennent plus aux provinces, mais ont été vendues à des particuliers à une époque où il n'y avait aucuns travaux de faits sur la rivière, ces concessions ont été vendues à bas prix, par suite de la difficulté d'extraire le bois de la forêt. et alors je ne vois pas pourquoi nous irions dépenser des sommes considérables uniquement pour augmenter la valeur de propriétés acquises à vil prix.

M. HACKETT : Sur quels tributaires de l'Ottawa doivent être faites ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas répondre à cette question. Si mon honorable ami est sérieux, il doit savoir qu'il y a un grand nombre de

tributaires de l'Ottawa qui n'ont jamais été explorés, et qui n'ont même pas de nom. Tout dépendra du rapport des ingénieurs. Je ne puis même pas dire s'il y aura des travaux de faits; mais avant de faire aucune dépense, il est important d'avoir tous les renseignements.

M. HACKETT : J'ai demandé une exploration depuis O'Leary Station jusqu'à la côte ouest de l'île. Cela n'aurait coûté que $1,000 et je n'ai jamais pu l'obtenir. Puisque le gouvernement est disposé à dépenser $20,000 pour explorer une région inconnue, il pourrait en même temps ordonner l'arpentage de cette partie de l'Ile du Prince-Edouard et construire un quai à cet endroit.

M. CLANCY : Il y a déjà longtemps que des travaux importants ont été faits sur la rivière Ottawa, et ils ont donné d'excellents résultats. Qu'est-il survenu pour exiger de nouvelles améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sur l'Ottawa ont été commencés il y a 40 ou 50 ans, et on nous demande instamment un certain nombre d'améliorations, et c'est pour cela que nous voulons nous renseigner. Les nouvelles conditions sont dues au développement du pays, en général.

M. CLANCY : Je comprends qu'une rivière comme l'Ottawa qui, sur une partie de son parcours, est interprovinciale, soit sous la juridiction de ce parlement, mais l'honorable ministre a-t-il réfléchi sur la question de savoir jusqu'à quel point il nous appartient d'exécuter des travaux dans une province en particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne voudrions pas empiéter sur une propriété provinciale sans nous être entendus avec la province.

M. CLANCY : Je suis certain que la province ne s'opposerait pas à ce que le gouvernement fédéral dépensât de l'argent sur son territoire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député doute-t-il que l'amélioration des cours d'eau navigables soit du ressort de ce parlement ?

M. CLANCY : D'après ce que je comprends, cette rivière n'est pas navigable, mais on voudrait en faire une rivière navigable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est actuellement navigable.

M. CLANCY : Quel est le tirant d'eau des vaisseaux qui naviguent sur cette rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes renseignements sont que l'Ottawa est navigable jusqu'à 40 milles en haut de la ville d'Ottawa, où nous avons fait des travaux. Quelques-uns de ces navires tirent de 6 à 8 pieds d'eau.

M. TAYLOR : L'honorable ministre ferait mieux de suivre l'avis de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et de laisser ce crédit de côté pour la présente session, car il n'a évidemment pas l'intention de mettre ses ingénieurs à l'œuvre à cette saison de l'année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le meilleur temps de l'année.

M. TAYLOR : Les honorables députés de Nipissing (M. McCool) et de Pontiac (M. Murray) qui sont assis aux côtés du ministre, connaissant parfaitement cette région et peuvent lui fournir plus de renseignements qu'il n'en pourrait retirer d'explorations qui coûteraient $20,000. Peut-être ces honorables députés accompagnaient-ils la délégation qui est allée demander ce crédit au ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député devrait accepter la parole de son collègue de Nipissingue (M. McCool) quand il déclare qu'il n'a pas accompagné la délégation et qu'il ne connaissait pas l'existence de ce crédit avant ce soir.

M. TAYLOR : J'admets cela, mais l'honorable député de Pontiac ne peut peut-être pas en dire autant. L'honorable député de Nipissingue connaît parfaitement ces cours d'eau et il peut fournir tous les renseignements dont le ministre a besoin. J'aimerais à savoir ce que l'honorable député de Pontiac a à dire.

M. MURRAY : Je puis dire comme l'honorable député de Nipissingue que je n'ai pas accompagné cette délégation, ni aucune autre. Je n'ai pas d'intérêt particulier dans ce crédit, mais je sais par expérience que l'industrie du bois porte un grand intérêt à ces travaux sur le haut de l'Ottawa. L'honorable préopinant sait comme moi qu'il faut remonter beaucoup plus haut, à présent, sur les différents tributaires, pour avoir du bois. On ne l'obtient que tard, à l'automne, alors que l'eau est basse. Je ne vois pas d'objection à ce que le gouvernement obtienne ce crédit pour l'employer aux fins indiquées.

M. TAYLOR : L'honorable député de Nipissingue dit que la construction de deux barrages répondrait à tous les besoins ; ainsi les $20,000 que le gouvernement voudrait dépenser en études suffiraient probablement à construire ces barrages.

Dépenses se rattachant à une commission de transports, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question d'une commission des transports a été tellement discutée, que je ne vois pas ce que je pourrais ajouter à ce qui a été dit. Cette commission serait probablement instituée, si les crédits avaient pu être soumis à la Chambre plus tôt. Tous les députés ont une copie du dé-

cret ministériel concernant cette commission. J'attends d'excellents résultats des travaux de cette commission.

M. SPROULE : Le gouvernement en réglant la question des transports avant d'avoir obtenu les renseignements, a rendu inutile cette commission, et je ne vois pas ce qu'elle pourra faire ni ce que nous avons à en attendre.

M. HENDERSON : Je comprends que ce crédit de $25,000 ne sera pas affecté à payer les émoluments des commissaires, mais ne doit servir qu'à défrayer les dépenses occasionnées par cette commission. Combien de temps durera ce crédit ? Suffira-t-il à payer les dépenses de la commission pendant un an, ou pendant une partie de l'année seulement ? Nous avons droit à des explications. Quand les commissaires devront-ils commencer leurs travaux et en quoi consisteront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je conseillerais à mon honorable ami de relire le décret qui explique le but et la portée de cette enquête beaucoup mieux que je ne pourrais le faire en ce moment. La commission devra nécessairement recueillir des données statistiques et des renseignements depuis les ports de l'Atlantique jusqu'à ceux des lacs, et ce crédit est destiné à couvrir les répenses occasionnées pour les services des secrétaires et pour se procurer les renseignements nécessaires.

M. HENDERSON : J'ai lu le décret du 19 mai et je croyais que l'objet principal de cette commission était d'étudier la question des transports entre l'ouest et l'est. Cette question vient d'être réglée par le gouvernement lui-même, et nous n'avons plus besoin d'une commission pour cela. Le gouvernement a décidé de dépenser $100,000,000 ou $150,000,000 pour construire un chemin de fer transcontinental, et cela règle tout. Si c'était là le but de cette commission, je ne vois pas pourquoi nous voterions $25,000 quand cette commission n'a plus sa raison d'être. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ce crédit, car je considère que les travaux de cette commission seront utiles.

On a commis une grande erreur en ne la mettant pas à l'œuvre depuis plusieurs mois déjà. Si cela avait été fait, on aurait probablement épargné beaucoup de millions aux contribuables de ce pays. N'hésitons donc pas à voter l'argent nécessaire pour mettre cette commission à l'œuvre, avec l'espoir qu'il en résultera beaucoup de bien. Je ne m'oppose pas au crédit, mais je regrette que le gouvernement n'ait pas agi plusieurs mois plus tôt, afin d'avoir en sa possession le résultat de l'enquête des commissaires avant d'entreprendre la construction d'un chemin de fer transcontinental.

M. SPROULE : Je regrette de ne pouvoir partager l'avis de l'honorable député qui m'a précédé. Après ce que vient de décider ce parlement au cours de la présente session, au sujet de la question des transports, et vu qu'aucun projet ne nous est soumis, je ne vois pas la nécessité d'une commission, ni ce qu'elle pourrait faire. Si jamais nous avons eu besoin d'une commission c'était avant la décision que ce parlement vient de prendre. Mais maintenant que la question des transports est décidée, je ne crois pas qu'il soit possible d'apporter de grands changements à ce qui existe déjà. Il est vrai que nous continuerons probablement à améliorer nos canaux, nos ports et routes navigables ; nous devrons nécessairement le faire, mais je ne vois pas quel grand projet pourrait résulter des travaux de cette commission ; tout l'argent que nous y consacrerons sera de l'argent gaspillé.

M. LENNOX : Je m'oppose formellement, à l'heure qu'il est, à ce qu'il soit dépensé un seul dollar pour cette commission.

Il y a quelques mois toute la députation était unanime à reconnaître son utilité pour aider à la solution du problème des transports qui se posait devant nous. Mais après nous être engagés dans des dépenses énormes pour construire un chemin de fer transcontinental, après avoir enlevé des mains de la commission cette partie de la question, nous ne serions pas excusables de faire cette nouvelle dépense. Il est vrai qu'il y a plusieurs autres travaux ayant trait au transport et qui requiert notre attention, mais il faut une limite quelconque aux dépenses publiques et puisque nous avons décidé de construire un chemin de fer coûtera entre un et deux cent millions de dollars, je ne vois pas pourquoi nous voterions de l'argent pour instituer une commission chargée d'étudier une question que le gouvernement a décidé sans le secours d'aucune commission.

M. REID (Grenville) : Je m'oppose aussi à l'octroi de ce crédit. Si le bill du chemin de fer n'avait pas été adopté, je ne m'y serais pas opposé, mais maintenant que toute la question est virtuellement réglée——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate avec plaisir que l'honorable député est si facile à satisfaire sur cette question des transports——

M. REID (Grenville) : Le gouvernement a réglé la question en tant que la construction d'un chemin de fer y est concernée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je constate encore avec plaisir que l'honorable député est satisfait de la conduite du gouvernement sur cette question de chemin de fer.

M. REID (Grenville) : Je n'ai pas dit que j'étais satisfait, mais je dis que la question est réglée et je propose que ce crédit soit rayé du budget.

M. SPROULE : Je suis prêt à appuyer cette proposition. Si cette commission avait été instituée et mise à l'œuvre, au moment où elle nous a été promise dans le discours du trône, j'aurais voté cet argent avec plaisir, mais maintenant que le gouvernement a engagé le pays dans une dépense de 125 à 150 millions de dollars, sous prétexte de régler d'une manière efficace le problème des transports, je ne vois pas l'utilité d'une commission. Ce serait simplement fermer la porte de l'écurie après que le cheval est volé. Si on ajoute à ce crédit les émoluments des commissaires des autres dépenses qu'occasionnera la commission, nous serons bientôt en présence d'une dépense de $75,000, uniquement pour maintenir une commission qui n'aura plus sa raison d'être. Nous ne faisons que nommer trois commissaires qui coûterant très cher et ne seront d'aucune utilité.

M. MONK : Quels sont les émoluments de chacun de ces commissaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils ne recevront pas d'émoluments fixes, mais ils leur sera accordée une allocation proportionnée à la durée de leurs services. Ils ne seront pas du tout des fonctionnaires salariés. Ceux que nous avons choisis ne tiennent pas au salaire et ne s'attendent pas à en recevoir.

M. MONK : Ils seront certainement payés pour leur travail.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils recevront une gratification ou quelque chose de cette nature, mais pas de salaire.

M. MONK : Il y aura un président et deux commissaires. Qu'a-t-on l'intention de leur donner pour leurs services ? A-t-on pris des arrangements avec eux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais nous en ferons quand ils se réuniront. Mais je n'ai pas l'intention de leur offrir un salaire et je ne pense pas qu'ils en demandent un—ils recevront une gratification pour couvrir leurs dépenses et le temps qu'ils auront consacré à ce travail.

M. MONK : L'honorable ministre ne devrait pas jouer sur les mots. Il s'agit dans le moment de voter un premier crédit destiné à une commission qui coûtera au moins $100,000, si elle siège un an. Avant de voter ce crédit nous avons le droit d'avoir quelques renseignements sur ce que coûtera cette commission. Avant toute autre chose nous avons le droit de savoir ce qui sera payé à chacun de ces commissaires, qu'on l'appelle salaire, allocation, compensation pour perte de temps, honoraires ou quoi que ce soit.

M. BENNETT : A-t-on l'intention de leur payer une somme ronde ou de leur allouer tant par jour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je l'ai dit, la commission n'est pas encore organisée et ne s'est pas réunie. Une certaine somme leur sera certainement payée, mais comme je viens de l'expliquer. Le crédit actuel est destiné à couvrir les dépenses de la commission et je n'ai pas l'intention de dépenser de fortes sommes pour cette commission sans consulter de nouveau le parlement.

M. SPROULE : C'est parfait, mais nous serons engagés dans cette dépense. Si plus tard nous faisons des objections, on nous répondra, comme on le fait toujours dans des cas semblables, que nous aurions dû protester plus tôt. C'est à présent qu'il faut empêcher cette dépense. Le ministre dit qu'il n'a pas l'intention de payer de salaire à ces commissaires ; voilà une finesse qui ne prendra pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député m'a mal compris. J'ai dit que sans doute une allocation leur serait accordée, proportionnée à la durée de leurs services. Ces commissaires devront recueillir des renseignements et préparer un rapport.

M. SPROULE : Le pays n'emploie personne à des travaux comme ceux-là, sans payer, et il n'y a pas de doute que ces commissaires seront rémunérés comme l'ont été ceux à qui le pays a déjà confié des missions de cette nature. Il vaut mieux s'en rendre compte dès le début. Pour moi, la question se résume à ceci : pourquoi nommer cette commission, maintenant que nous avons réglé la question des transports ? Ce crédit de $25,000 est simplement le plemier paiement sur une dépense qui s'élèvera à $100,000. Il vaut mieux s'en rendre compte dès à présent.

M. REID (Grenville) : Je suis convaincu que personne ne s'opposerait à ce crédit, ni même à un crédit plus élevé, si nous étions persuadés de l'utilité d'avoir une commission des transports. Mais depuis des mois, le gouvernement prétend avoir réglé la question des transports dans ce pays. Alors, à quoi servira cette commission ? Elle ne modifiera pas le bill concernant le Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois pas dans le monde ce que cette commission aura à faire. Je suppose que ce crédit a été introduit dans le budget pour jeter de la poudre aux yeux des électeurs et leur faire croire que le gouvernement tient les promesses du discours du trône. Les ministres s'imaginent que sans cela ils ne pourront pas défendre leur conduite dans l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces circonstances, je n'éprouve aucune hésitation à proposer que ce crédit soit rayé. Ma motion peut être renvoyée, mais j'ai la conviction qu'il est injuste de voter cet argent, maintenant que la loi autorisant la construction du Grand-Tronc-Pacifique a été adoptée par cette Chambre.

M. MURRAY : Ce crédit est destiné à pourvoir aux premiers frais de la commission des transports. Les honorables députés de la gauche faisaient grand cas de cette commission et prétendaient que le bill du Grand-Tronc-Pacifique devrait être retardé jusqu'à la réception du rapport des commissaires. On ne prétendra pas qu'il n'y a pas dans le pays d'autres questions de transport que celle du Grand-Tronc-Pacifique. N'y a-t-il pas celle du transport par la voie du Saint-Laurent ? N'avons-nous pas d'autres chemins de fer que le Grand-Tronc-Pacifique ? N'avons-nous pas la question du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne qui est suffisante à elle seule à occuper la commission ? Pour ma part, je dois dire que je ne suis guère en faveur de ces commissions. Je considère que ces questions doivent être réglées par les représentants du peuple. Mais la Chambre paraissait unanime à proclamer la nécessité d'une commission. Le gouvernement a fait un choix judicieux, et il s'agit maintenant de voter une certaine somme pour défrayer les dépenses. Le crédit n'est pas élevé si on considère la nature des services qu'on en attend.

L'amendement (M. Reid, Grenville) est rejeté ; pour, 22 ; contre, 40.

Gouvernement du Territoire du Yukon.—Supplément pour dépenses se rattachant à l'administration du Territoire, $15,000 ; Supplément pour l'entretien et la construction de routes et de ponts dans le Territoire, 113,490 ; Subvention à l'administration du Territoire du Yukon pour la construction et l'entretien des édifices publics pour les fins locales et le règlement des réclamations se rattachant à la construction des routes, $113,500—$241,990.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce dernier item de $113,500 est virtuellement le seul pour lequel je demande ce crédit. L'argent de ces trois item est dépensé par l'entremise du conseil local du Yukon.

M. SPROULE : L'argent est-il déjà dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. C'est une allocation au conseil du Yukon pour l'exécution des travaux mentionnés ici. Mon honorable ami se rappelle qu'il a été convenu que cet argent serait voté au conseil du Yukon, sous prétexte qu'il serait mieux administré par les autorités locales que par nous, depuis que le conseil est moitié nominatif et moitié électif.

Pont sur la rivière du Ventre à Lethbridge, reconstruction du—pour rembourser le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, $55,000.

Pont sur la rivière du Vieux, à Macleod, reconstruction du—pour rembourser le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, $29,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces deux ponts ont été emportés par une inondation au mois de mai 1902, et on s'est adressé au ministère pour les reconstruire. L'ingénieur a fait un examen, et on a jugé préférable de faire des constructions plus solides que celles qui existaient auparavant. Plusieurs lettres ont été échangées entre les deux gouvernements sur la manière d'employer cet argent, et il a été entendu que les ponts seraient construits par le gouvernement fédéral.

M. SPROULE : L'item dit " pour rembourser le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ".

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement local représentait que ces travaux étaient très urgents, et il consentit à ce que l'argent fut pris sur le crédit qui lui était affecté, avec l'entente qu'il serait remboursé.

M. SPROULE : A propos d'un autre item, cet après-midi, j'ai demandé un état des différents item compris dans les crédits destinés aux Territoires du Nord-Ouest. Nous ne savons pas au juste ce que nous votons, et il serait temps de le savoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette demande est très raisonnable. Le sous-ministre a préparé un mémoire, et demain cet état sera prêt.

Lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise —frais d'exploitation—somme additionnelle requise, $2,500.

M. SPROULE : Les recettes de ces lignes télégraphiques couvrent-elles les dépenses ? A part ce crédit additionnel pour les frais d'exploitation, quelle somme avait déjà été payée ? Quelle somme ces lignes ont-elles coûté, en plus des recettes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai ces renseignements, lorsque nous serons sur le crédit affecté au Yukon. M. le président, nous avons fait passablement de progrès et il serait peut-être temps de lever la séance.

Certaines résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT.—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. MONK : Avant de lever la séance, je désire annoncer que lorsque nous siégerons de nouveau en comité, soit demain ou un autre jour, une motion sera présentée concernant les dépenses effectuées pour le dernier recensement. De quelles questions nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous continuerons à délibérer en comité des subsides ; nous prendrons d'abord les Travaux publics et quand nous aurons fini, nous passerons à la Milice.

M. HUGHES (Victoria) : En vertu d'un arrangement, le budget de la Milice devait

être discuté demain matin. Il y a eu une entente à cet effet avec le ministre de la Milice. Si le ministre des Finances voulait exercer une discipline plus sévère parmi ses partisans et empêcher le renouvellement du tapage dont nous avons été témoins ce matin, le budget se voterait peut-être plus vite. Je tiendrais à ce que l'arrangement pris fut respecté et que le budget de la Milice nous soit soumis demain matin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec qui a été pris cet arrangement ?

M. HUGHES (Victoria) : Avec le ministre de la Milice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens beaucoup à obliger les députés. Je crois qu'un item concernant le Yukon a été laissé en suspens et il reste quelques crédits concernant la province de Québec dont nous pourrons disposer dans la matinée ; dans l'après-midi nous nous occuperons de la Milice. Si quelqu'un désire qu'un item en particulier soit laissé en suspens pour être discuté, j'y consentirai volontiers ; mais à moins d'objections sérieuses, je préfèrerais en finir avec mes estimations, car depuis le commencement de la session, les crédits affectés au ministère des Travaux publics ont déjà pris un temps considérable.

M. TAYLOR : Le ministre de la Milice est venu nous trouver hier soir pour savoir si ses estimations pourraient être votées avant 6 heures, vu qu'il ne devait pas y avoir de séance le soir, mais à la condition que cela serait la première chose le matin. L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a répondu qu'il avait certaines remarques à faire, ainsi que certains autres députés; mais que néanmoins, il serait possible de finir cette question dans la journée en commençant de bonne heure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si cela peut être agréable à la Chambre, je consens à ce que l'on prenne les estimations de la Milice demain matin, bien que cela offre certains inconvénients pour moi.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre de la Milice m'avait averti qu'il désirait faire un arrangement de cette nature, et je lui avais dit de s'entendre avec le ministre des Travaux publics. Ainsi, il est entendu que demain matin, nous nous occuperons du budget de la Milice.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 30 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 8 octobre 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

INTERPELLATIONS.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON (par M. Taylor) :

Pour combien de milles de chemins de fer des boni ou subventions on-ils été votés par le parlement, au cours des années 1900, 1901 et 1902 ?

2. A combien, chaque année, s'élèverait le montant voté en prenant comme base le taux minimum de $3,200 par mille ?

3. Quel montant, sur ces boni ou subventions, a été payé, chacune desdites années, et à venir au 1er septembre 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les questions numéros 1 et 2 sont virtuellement semblables. La question n° 3 est la plus facile à comprendre et je vais y répondre.

1.—

	Crédits nouveaux.	Renouvellement de crédits.	Total. Milles.
1900..	855½	9½	865
1901..	586	517	1,103
1902..	Rien	Rien	Rien

2.—

1900, 835 milles à $3,200..	$2,672,000 00
30 " 2,500..	75,000 00
	$2,747,000 00
1901, 1,103 milles à $3,200..	3,529,600 00
1902. Rien	

3.—

1900-1901..	$ 525,371 75
1901-1902..	218,800 00
1902-1903..	578,404 98
1er juillet 1903 au 1er septembre 1903.	Rien
	$1,322,576 73

REVENU ET DEPENSE DE L'ANNEE 1903.

M. CLANCY :

1. Quel montant total de revenu a été perçu pour l'année fiscale 1902-03, autant que le fait peut être constaté ?

2. Quel a été le montant total des dépenses pour la même période ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les rapports du revenu de l'année dernière, bien qu'ils ne soient pas exactement et finalement clos, peuvent cependant être considérés comme à peu près complets, car les chiffres qui restent à venir maintenant ne changeront pas beaucoup le résultat. Conséquemment le tableau que je vais donner peut être comme le résultat à peu près exact des opérations de l'année :

EXERCICE FINANCIER 1902-1903.

Les revenus jusqu'au 30 septembre 1903, montrent :

Recette du fonds consolidé...	$66,034,108 32
Dépense du fonds consolidé..	51,707,172 89
Excédent..	$14,326,935 43

Dépenses imputables sur le capital, y compris les chemins de fer.	
Subventions, primes sur métaux..	$10,367,163 01
Achat de fonds d'amortissement ..	2,620,588 46
Diminution de la dette sur les opérations de l'année..	$ 6,580,360 88
Deuxième diminution de la dette en conséquence du règlement des comptes des provinces..	3,305,450 24
Diminution totale de la dette nette dans l'année..	$ 9,885,811 12

PAYEMENTS A LA MILICE ENVOYEE A VALLEYFIELD.

M. CLARKE :

1. La milice qui a été demandée et qui a été envoyée à Valleyfield, lors de la grève, dans l'automne de 1900, a-t-elle été payée pour son service ? Dans l'affirmative, par qui et à quelle date ?

2. Quel a été le montant total payé par le gouvernement à cette occasion ?

3. Une poursuite a-t-elle été intentée contre la municipalité de Valleyfield pour l'obliger à rembourser au gouvernement le montant dépensé pour les services de la milice lors de ladite grève ?

4. Quand et par qui la poursuite a-t-elle été intentée, et à quelle date le mandat a-t-il été émis ?

5. La cause a-t-elle été portée devant les tribunaux, et quand sera-t-elle entendue ?

6. Où la cause en est-elle rendue, et quelle instructions ont été données au sujet de la continuation du procès ?

7. La milice appelée lors de la grève des armeurs à Montréal, le printemps dernier, a-t-elle été payée pour ses services ? Dans l'affirmative, par qui, et quel montant total a été payé à cet effet ?

8. La cité de Montréal a-t-elle demandé d'être exemptée de ce paiement ?

9. Le gouvernement se propose-t-il d'exiger de la cité de Montréal le paiement de toutes sommes qu'il a avancées pour payer la milice pour ledit service, et quelles mesures, s'il en est, le gouvernement se propose-t-il de prendre dans l'espèce ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (l'honorable sir W. Borden) : :

1. Oui par le gouvernement fédéral, en vertu de l'article 34 de la loi de la milice, le 17 octobre 1901.

2. $4,442.91.

3. Oui.

4. Le commmandant général du district à l'époque de la grève le 30 avril 1901, le lieutenant-colonel Roy, a donné instruction le 29 janvier 1902 de poursuivre la municipalité.

5 et 6. Oui ; la cause sera entendue le 9 courant ; il n'y avait pas nécessité d'instructions.

7. Oui ; par le gouvernement fédéral en vertu de l'article 34 (6) de la loi de la milice, $18,850.42.

8. Le conseil de ville de Montréal a adopté une résolution demandant au gouvernement fédéral de payer la milice ; le ministère de la Milice a reçu copie de cette résolution.

9. L'article 34 (6) de la loi de la milice, dit que dans des cas semblables c'est le devoir de l'officier commandant du district de poursuivre la municipalité immédiatement en son propre nom.

SOLDE DE LA FORCE PERMANENTE.

M. GILMOUR :

Des mesures ont-elles été prises pour augmenter la solde de la force permanente ? Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'agir dans ce sens ? Et, dans ce dernier cas, quand ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (l'honorable sir W. Borden) : Le ministère n'a pris encore aucune décision. La question est à l'étude.

CONTRAT AVEC LA NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY.

M. R. L. BORDEN :

1. Quels contrat ou contrats (s'ils en est) ont été passés depuis 1896 entre le gouvernement du Canada ou quelque agent ou quelque personne agissant en son nom ou au nom du département de l'Intérieur, d'une part, et la North Atlantic Trading Company, d'autre part ?

2. Quels contrat ou contrats (s'ils en est) ont été passés depuis 1898 entre le gouvernement du Canada ou quelque agent ou quelque personne agissant au nom du département de l'Intérieur ou au nom du gouvernement du Canada, d'une part, et aucunes compagnie ou compagnies commerciales faisant affaires à Amsterdam en Hollande, ou ailleurs en Hollande, d'autre part ?

3. Quelle est la teneur de chacun desdits contrats ?

4. Le gouvernement déposera-til sur la table de la Chambre copie de chacun desdits contrats ?

Le PREMIER MINISTRE (l'honorable sir Wilfrid Laurier) : Le ministère de l'Intérieur a fait le 1er novembre 1899 un contrat avec la Transatlantic Trading Company, dont le nom a été changé plus tard en North Atlantic Trading Company. L'objet du contrat est d'assurer le transport d'immigrants d'Europe au Canada, principalement des immigrants du nord de l'Europe. Le contrat sera déposé sur le bureau de la Chambre.

M. J. G. ANDERSON.

M. ALCORN :

1. J. G. Anderson a-t-il été nommé inspecteur de fruits, ou a-t-il été nommé à quelque autre emploi officiel, et lequel, en rapport avec les fruits ou leur inspection, dans et pour le comté de Prince-Edouard, Ontario, ou toute autre région comprenant ledit comté ou partie dudit comté ?

2. Où est-il domicilié et quelle est son adresse postale ?

3. Quelles sont ses fonctions ?

4. Quelles instructions écrites ou verbales lui ont été données ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable Sydney Fisher) : M. J. G. Anderson a été nommé inspecteur temporaire de fruits sous l'empire de la loi concernant la marque des fruits, 1901, ses fonctions devant commencer le 5 septembre dernier. Il n'a pas de district attitré. Il travaille présentement dans l'Ontario. A l'époque de sa nomination il habitait Picton, Ont., temporairement, mais il avait habité Lucknow, Ont., où il doit, m'a-t-on dit, retourner. Ses fonctions sont de faire l'inspection des fruits sous l'empire de la loi concernant la marque des fruits, 1901. Des instructions générales sont données aux inspecteurs dans une circulaire du ministère contenant une copie de la loi et des règlements votés par le cabinet. Telles sont les instructions écrites et verbales données à M. Anderson.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—RECLAMATIONS DES EXPEDITEURS DE POISSON.

M. LEFURGEY (par M. Hackett) :

1. Le gouvernement a-t-il reçu un mémoire des expéditeurs de poisson gelé et d'autres articles de nature périssable de la province de l'Ile du Prince-Edouard, demandant d'être indemnisés des pertes subies par suite du manque de communication, l'hiver dernier, entre cette province et la terre ferme, par la faute des bateaux du gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'ouvrir dans le budget un crédit applicable au paiement des réclamations formulées par lesdits expéditeurs ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Oui.
2. La question est à l'étude.

RAPPORT DE LA COMMISSION GEOLOGIQUE.

Rapport de la commission géologique pour l'année 1902—Sir Wilfrid Laurier.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que l'ordre portant que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900, soit transféré des bills et ordres publiés aux mesures du gouvernement.

La motion est adoptée.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

M. W. ROCHE (Halifax) : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je demanderai permission de donner quelques explications d'une nature personnelle. L'autre jour, l'honorable député de Prince (M. Hackett) m'a attribué—il lisait apparemment dans les Débats—les paroles suivantes : "Les pêcheurs sont sur le confins de la civilisation" ; et il a interprété ces paroles comme une diffamation des pêcheurs en général et de ceux de mon comté en particulier. Je nie avoir prononcé ces paroles. Elles ne sont pas dans le compte rendu des Débats et j'ai demandé au sténographe qui m'a dit aussi qu'il ne les y avait pas mises. Je ne me serais pas attardé à rappeler cet incident si l'honorable député de Grey-nord, n'avait pas essayé à en profiter pour me faire tort dans cette Chambre et dans l'opinion de gens que j'apprécie beaucoup. L'honorable député (M. Hackett) ne peut pas avoir lu ces paroles dans les Débats, et je me trouvais dans une position fausse, car on aurait pu croire que j'avais nié quelque chose que l'on affirmait être vrai, et que l'on prétendait avoir lu dans les Débats. Or, je n'ai jamais prononcé ces paroles ; elles ne sont pas dans les Débats, et il ne reste plus à l'honorable député de Prince (M. Hackett) à s'expliquer sur ce point. La lumière, était-elle mauvaise, ou ses lunettes étaient elles mal ajustées——

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'en appelle au règlement. L'honorable député (M. Roche) a le droit de donner une explication personnelle, mais il n'a pas le droit de défier un autre député de donner une explication personnelle.

M. l'ORATEUR : Le règlement dit qu'un honorable député a le droit de donner une explication de nature personnelle. L'objection est que l'honorable député (M. Roche) n'a pas le droit de demander à un autre député de donner une explication personnelle, et je crois que le député mis en cause a le droit de décider lui-même s'il s'expliquera ou ne s'expliquera pas.

M. ROCHE (Halifax) : J'accepte votre décision, M. l'Orateur, mais vous voyez vous-même que l'attitude prise par l'honorable député (M. Hackett) me force à présenter ma défense de cette façon. L'honorable député a fait croire qu'il lisait ces paroles dans les Débats, chose impossible, car elles n'y étaient pas. L'honorable chef de l'opposition n'aurait pas dû m'interrompre parce que nous devons tous avoir à cœur de protéger la dignité de cette Chambre et la bonne réputation de chacun de ses membres. Si l'honorable député était attaqué, je serais le premier à croire qu'il est de son devoir de s'expliquer, et je crois que vu qu'il m'a placé dans une position fausse, il doit comme un gentilhomme offrir des excuses.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas le moindre désir d'empêcher l'honorable député (M. Roche) de donner ses explications. Il a le droit de rétablir les faits s'il croit qu'ils ont été faussés à son sujet ; mais il n'a pas le droit, en donnant ces explications de critiquer d'autres membres de la Chambre et c'est ce que l'honorable député (M. Roche) fait. Personne n'écoutera avec plus de respect que moi ses explications person-

nelles, mais il n'a pas le droit de sermonner les autres.

M. ROCHE (Halifax) : Je voulais rendre plus facile à l'honorable député (M. Hackett) la tâche de donner une explication que tout le monde devrait être heureux de pouvoir donner.

M. HACKETT (Prince-ouest) : Je ne veux pas être injuste à l'égard de l'honorable député (M. Roche), mais je dois dire que lorsqu'il a parlé, il y a quelques jours, il a prononcé les paroles suivantes que j'ai écrites immédiatement :

Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse sont aux confins de la civilisation.

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Hackett) est obligé d'accepter l'explication de l'honorable député d'Halifax (M. Roche).

M. HUGHES (Victoria) : Je veux discuter le point qui vient d'être soulevé. Le règlement dit, si je l'interprète bien, que lorsqu'un député affirme une chose qu'il ne connaît pas personnellement concernant un autre député, alors celui qui a fait l'assertion d'une chose qui n'est pas à sa connaissance personnelle, doit accepter la dénégation. Mais dans ce cas-ci, l'honorable député (M. Hackett) affirme qu'il a entendu lui-même prononcer ces paroles dans la Chambre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Hughes) se trompe. Lorsqu'un député nie des paroles qu'on lui attribue, sa dénégation doit être acceptée, nonobstant toute affirmation contraire.

M. HACKETT : L'honorable député (M. Roche) m'a attaqué personnellement, il a parlé de mes lunettes. Eh bien, j'avoue que je suis obligé de porter des lunettes.

M. BENNETT : Quelle sorte de lunettes porte l'honorable député.

M. HACKETT : Je porte des lunettes claires, et je m'en sers pour surveiller les honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Je considère très injuste de la part de l'honorable député de faire allusion à mes lunettes.

DISCOURS DE L'HONORABLE JOSEPH CHAMBERLAIN.

M. MONK (Jacques-Cartier) : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je veux appeler l'attention du premier ministre sur une question d'assez d'importance. Je trouve dans l'" Evening Journal," d'Ottawa, du 7 courant, le résumé suivant d'un discours prononcé par M. Chamberlain :

M. Chamberlain a dit qu'il croyait que les colonies étaient prêtes à accepter une préférence très modérée. Elles nous continueraient, a-t-il dit, le commerce qu'elles nous donnent déjà, et elles arrangeraient leurs tarifs dans l'avenir, de manière à ne pas créer chez elles de nouvelles industries qui viendraient en concurrence avec celles qui existent déjà dans la mère patrie ; et non seulement elles nous conserveraient le commerce que nous faisons déjà avec elles, mais elles nous donneraient la préférence dans tout le commerce qu'elles font aujourd'hui avec nos concurrents étrangers.

Je désire demander au gouvernement si, à la conférence coloniale, dont nous n'avons aucun rapport verbatim, ainsi que l'honorable premier ministre le sait, ou si en d'autres occasions le gouvernement canadien a fait au gouvernement anglais quelque promesse qui justifierait les paroles de M. Chamberlain au sujet de la création de nouvelles industries dans le Canada ; ou au sujet des déclarations générales que je viens de citer du discours de M. Chamberlain ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai lu moi aussi le discours de M. Chamberlain, du moins le résumé qui en a paru dans les journaux, et je dois dire que je ne tire pas de ses paroles la même conclusion que l'honorable député vient d'en tirer. J'ai compris que M. Chamberlain faisait une hypothèse ; il n'affirmait pas. Il prétendait que si le public anglais accordait une préférence aux colonies cela engagerait les colonies à accorder en retour une préférence à l'Angleterre non seulement quant aux choses sur lesquelles il y a déjà entente, mais sur d'autres qui pourront surgir. Relativement aux déclarations du gouvernement à la conférence ou ailleurs, elles sont toutes contenues dans les documents qui ont été soumis par les ministres canadiens à la conférence, et qui a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelque temps.

SUBSIDES.—DIVISION SAINT-JACQUES, MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler de nouveau l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que la division Saint-Jacques de Montréal n'a pas eu de représentant pendant toute cette longue session. Mon honorable ami m'a répondu il y a un mois qu'il croyait, bien que j'aie appelé son attention quelque temps auparavant sur cette question, que nous en étions venus à une entente, ou que j'avais dit quelque chose signifiant que la question pouvait en rester là. J'ai nié cela à cette époque ; et mon honorable ami a dit qu'il s'occuperait de la chose immédiatement. Je voudrais savoir de mon honorable ami pourquoi le bref n'a pas été émané.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je dois dire tout d'abord, en toute justice pour mon honorable ami, que lorsqu'il a appelé mon attention sur cette question, j'ai pro-

noncé les paroles qu'il a répétées, déclaration que j'avais faite en toute sincérité ; mais je n'en ai pas trouvé la confirmation dans les Débats, et je dois avouer que j'étais dans l'erreur et je pris mon honorable ami d'accepter mes excuses. Au sujet de l'autre question, le bref n'a pas été émané pour la raison suivante : lorsque l'on a appelé mon attention sur cette question il y a quelques mois—cette session a été si longue qu'il est presque impossible de tenir compte du temps—nous avons découvert que les listes de la ville de Montréal étaient en voie de préparation. Mon honorable ami sait que la loi dit qu'on ne peut se servir des listes dans une élection que 60 jours après qu'elles ont été préparées. Conséquemment il y a quelques semaines seulement que le bref aurait pu être émané pour la division électorale de Saint-Jacques.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il de dire que les listes sont venues en vigueur le 11 mai, puisqu'elles ont été revisées le 11 mars.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que les listes ont été préparées dans le mois de mai.

M. MONK : Elles ont été préparées dans le mois de mars et étaient en force au mois de mai.

Le PREMIER MINISTRE : Dans tous les cas, telle est la raison. Le gouvernement ne croyait pas qu'il était utile, je ne crois pas non plus que mon honorable ami désirait beaucoup avoir une élection à Saint-Jacques pendant la session ; il valait mieux, je crois, du moment que nous ne causions de tort à personne, terminer les affaires de la Chambre, et offrir ensuite à la division de Saint-Jacques l'occasion de se prononcer sur les questions que nous avons discutées.

M. R. L. BORDEN : C'est trop d'attention de la part de l'honorable premier ministre. Il change d'attitude au sujet de la division Saint-Jacques chaque fois qu'il en parle. Il y a six ou huit semaines, il a déclaré bien distinctement qu'il attendait que mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) soulevât la question. Il me semble étrange qu'on laisse un district électoral sans représentant pendant des mois, simplement parce qu'un membre de l'opposition n'oblige pas le gouvernement à émaner le bref. Cependant, mon honorable ami de Jacques-Cartier a montré la futilité de cette raison, car il a appelé l'attention du gouvernement sur la vacance dans Saint-Jacques aussitôt qu'elle a été créée. Ce n'est pas il y a deux ou trois mois seulement que l'honorable député de Jacques-Cartier a appelé l'attention du gouvernement, c'est il y a six mois si je ne me trompe pas. Les mois se sont écoulés, et le gouvernement n'a rien fait, et pourtant le gouvernement aurait bien pu faire l'élection, car les listes étaient prêtes. Dans la province de Québec, si je ne me trompe pas, les listes sont revisées dans le mois de mars, et 60 jours après elles peuvent servir à une élection. Le 11 mai, ainsi que mon honorable ami de Jacques-Cartier m'en informe, les listes étaient prêtes dans la division Saint-Jacques de Montréal. Les mois de mai, juin, juillet, août, septembre se sont écoulés et nous sommes maintenant dans le mois d'octobre ; et la division Saint-Jacques n'est pas encore représentée. Je ne crois pas que les raisons données par l'honorable premier ministre pour priver cette division d'un représentant dans cette Chambre durant presque toute une année sont valables. Il aurait été très aisé de faire une élection dans Saint-Jacques au mois de juin dernier, et cette importante division aurait eu un représentant dans cette Chambre depuis quatre mois. On m'informe que non seulement les listes étaient prêtes, mais qu'elles ont été imprimées à l'Imprimerie du gouvernement en mai ou juin dernier, et que 20 exemplaires ont été envoyés aux candidats dans la dernière élection. Dans cette circonstance l'honorable premier ministre devrait nous donner une meilleure explication que celle qu'il nous a donnée pour laisser sans représentant en parlement, pendant un si grand nombre de mois, une division aussi importante que celle de Saint-Jacques de Montréal.

M. INGRAM (Elgin) : L'honorable premier ministre a dit que le bref n'avait pas été émané dans la division de Saint-Jacques parce que les listes de cette année n'étaient pas prêtes. Je suis heureux d'entendre le premier ministre faire cette déclaration parce qu'elle contredit la rumeur que nous allons avoir des élections générales prochainement. Dans la province d'Ontario les listes en plusieurs cas ne sont complétées que dans les derniers jours de décembre, de sorte que nous ne pourrions pas beaucoup avoir une élection avant mars.

Les politiciens de toutes les parties du Canada seront donc heureux de la déclaration de l'honorable premier ministre, car elle signifie que nous ne pouvons pas avoir d'élections générales avait le mois de mars prochain.

REPRESENTATION DE QUEEN-OUEST.

M. HACKETT (Prince-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler votre attention sur le fait que la province de l'Ile du Prince-Eouard a droit à cinq députés. Nous avons eu la douleur de perdre un de ces députés que la mort nous a enlevé au commencement de la session. Je veux parler de feu l'honorable Donald Farquharson. Depuis ce temps-là le comté de Queen-ouest n'a pas eu de représentant en parlement. Je désirerais savoir de l'honorable premier ministre si le gouvernement se propose de faire une élection dans ce comté prochainement ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est vrai que le comté de Queen-ouest n'a pas été représenté dans cette Chambre, mais ce n'est pas ma faute. Je suis prêt à porter ma part du blâme, mais c'est aussi la faute de mon honorable ami.

M. HACKETT : Comment cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'il n'a pas averti M. l'Orateur qu'une vacance s'est produite.

M. BELL : Puis-je demander au premier ministre si la Chambre siégera le jour d'actions de grâces ?

Le PREMIER MINISTRE : Là-dessus, le gouvernement s'en rapportera entièrement à la Chambre. Nous désirons vivement expédier la besogne ; d'un autre côté, nous avons bien des motifs de remercier la Providence et je crois qu'il est à propos d'imiter l'exemple de nos compatriotes et de suspendre nos délibérations ce jour-là pour nous acquitter de devoirs plus importants.

M. LOGAN : Se propose-t-on d'ajourner pendant les vacances de Noël ?

M. HACKETT : Je désire maintenant, M. l'Orateur, vous notifier que la division ouest de Queen n'a pas de représentant depuis——

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà pris la parole.

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

Solde et allocation—Somme additionnelle requise pour l'état-major des quartiers généraux et des districts, $17,625.

Le MINISTRE DE LA MILICE (Sir F. W. Borden) : Bien que les Chambres soient réunies depuis près de sept mois, comme nous l'a rappelé le représentant de Cumberland (M. Logan), l'importance de la défense nationale et le chiffre élevé du budget de la Milice pour le présent exercice nous justifient de consacrer quelques instants à l'exament de la situation qui est faite aux forces militaires et des projets ministériels à ce sujet.

Les articles 29 et 30 du budget, le dernier surtout, serviront de canevas à mon discours. Je crois préférable d'étudier la question dans ses grandes lignes plutôt que de m'attacher à chacun des points couverts par les différents crédits.

L'établissement de la milice a eu pour objet, d'abord, de prêter main-forte aux autorités civiles pour le maintien du bon ordre, et, en second lieu, de repousser les incursions ou les attaques du dehors. C'est sur le concours de la milice du Canada que le gouvernement compte pour le maintien de la paix à l'intérieur, la mise en vigueur des lois du pays et la préservation de l'intégrité du territoire, s'il était attaqué ou menacé. Tel a été primitivement le but de l'organisation de notre milice et c'est principalement dans ce même but que nous devons la maintenir. Il peut arriver un jour, comme cela a déjà eu lieu, où nous aurions à exiger d'autres services de nos volontaires ; néanmoins, je le répète, voilà l'objet principal que l'on avait en vue en créant la milice.

Inutile de prouver à la Chambre l'utilité de celle-ci. Il n'y a pas dans cette enceinte, j'en suis certain, un seul homme qui niera qu'un corps de milice soit nécessaire et que nos volontaires nous aient rendu d'excellents services dans le passé. Il est vrai que de nos jours la paix et le contentement règnent partout au Canada. Pourtant, nous ne pouvons pas oublier qu'autrefois nous avons été menacés par l'étranger, que plusieurs incursions ont eu lieu sur le sol canadien et que, souvent, des rebelles se sont insurgés contre le gouvernement du pays. Pendant ces années dernières une ère d'abondance a régné au Canada. Nos biens et nos richesses se sont accrus d'une façon merveilleuse. A vrai dire, depuis la confédération, nos progrès ont été forts satisfaisants, mais nos responsabilités se sont accrues en même temps.

Je me propose, en premier lieu, d'appeler votre attention sur nos dépenses imputables sur le compte de la milice depuis la confédération. Je dirai d'abord qu'à cette époque il y eut, non pas un engagement écrit, mais une entente entre le gouvernement canadien et les autorités impériales qui nous octroyèrent nos lois organiques. En vertu de cette entente, nous devions dépenser annuellement environ un million de dollars du chef de notre milice. A cette époque, notre revenu était d'à peu près $13,000,000. Aujourd'hui, il s'est quintuplé ou sextuplé, de sorte que s'il était à propos de consacrer un million à notre milice dans les premiers jours de la Confédération, on comprend qu'il y a lieu de dépenser beaucoup plus maintenant.

Je ne prétends pas, cela va sans dire, que le budget de notre milice doive augmenter dans la même proportion que notre revenu. Je soutiens cependant que rien ne nous justifierait de ne pas dépenser autant qu'il est nécessaire pour la mettre sur un bon pied d'efficacité.

J'ai devant moi un relevé des dépenses que la milice a entraînées depuis la confédération, pendant les quatres années de 1868 à 1871 d'abord, puis pendant les périodes décennales subséquentes.

Comme on le verra, ce tableau n'indique pas seulement le chiffre total des dépenses, mais les différents chefs auxquels il faut les attribuer. Dans une autre colonne on voit la dépense moyenne par tête, pendant chaque année. J'ai fait faire ce calcul basé sur les données des actuaires pour chaque année depuis la confédération en tenant compte du résultat des recensements qui ont eu lieu. J'ai ajouté les dépenses du dernier exercice et de l'exercice courant qui expirera le 30 juin 1904 en estimant les dépenses d'après les renseignements les plus précis que j'ai pu me procurer :

Année.	Population.	Dépenses annuelles pour la milice	Par tête.	Revenu consolidé. Ordinaires	Par tête.	Spéciales.	Par tête.	Imputables sur le capital.	Par tête.	Du chef des travaux publics.	Grand total.	Par tête.
		$		$		$		$		$	$	
1868	.....	761,008	....	601,385	....	159,623	....	.....	....	.....	761,008	20
1869	....	952,350	...	952,350	...	.....	....	.. ..	....	.....	952,350	27
1870	....	1,426,598	....	978,840	....	447,758	. .	.....	....	.....	1,426,598	40
1876	3,485,761	1,436,316	.32 .412	811,471	.233	624,845	179	.....	....	.....	1,436,316	.31 41
1872	3,569,666	1,754,012	....	1,576,694	....	177,318	....	... .	....	25,000	1,779,012	.51
1873	3,653,571	1,412,041	....	1,264,573	....	147,368	....	.....	....	10,493	1,422,534	40
1874	3,737,476	1,347,763	....	1,138,594	...	209,169	....	.....	....	15,009	1,362,772	.36
1875	3,821,381	1,162,775	....	1,029,548	....	133,227	....	....	....	47,036	1,209,811	.32
1876	3,905,286	1,124,987	....	1,043,070	....	81,917	....	.....	....	75,629	1,200,616	.31
1877	3,989,190	644,328	....	614,359	....	29,969	...	....	....	46,123	690,451	.17
1878	4,073,095	692,499	....	573,523	....	18,976	....	.. ..	....	99,535	782,034	.19
1879	4,157,000	826,272	....	809,675	....	16,597	....	.....	....	112,558	938,830	.22
1880	4,240,905	731,895	....	728,372	....	3,523	....	.....	....	92,231	824,126	.19
1881	4,324,810	703,030	.27 .162	703,030	.162	.....	....	.....	....	71,926	774,956	.29 .18
1882	4,375,653	809,160	...	808,910	...	250	...	.....	....	73,648	882,808	.20
1883	4,426,296	764,234	....	764,439	....	795	....	.....	....	89,997	854,231	.19
1884	4,477,339	1,017,166	....	1,016,871	....	295	....	....	....	199,849	1,217,015	.27
1885	4,528,182	2,730,974	....	1,033,123	....	1,697,851	....	....	....	118,545	2,849,519	.63
1886	4,579,025	4,055,323	....	1,201,955	....	2,853,368	....	.....	....	160,090	4,215,413	.92
1887	4,629,867	1,315,492	....	1,227,793	....	87,699	....	.....	....	159,063	1,474,559	.32
1888	4,680,710	1,349,271	....	1,309,048	....	40,223	....	.....	....	134,368	1,483,639	.32
1889	4,731,553	1,397,010	....	1,355,490	....	41,520	....	.....	....	104,607	1,501,617	.32
1890	4,782,386	1,327,576	....	1,317,779	....	9,797	....	... .	....	44,946	1,372,522	.29
1891	4,833,239	1,287,550	.32 .266	1,279,513	.264	8,037	....	....	....	5,574	1,293,124	.37 .27
1892	4,887,020	1,270,264	....	1,266,306	....	3,956	....	.....	....	57,231	1,327,459	.27
1893	4,940,801	1,426,970	....	1,418,746	....	7,224	....	.....	....	219,623	1,646,593	.33
1894	4,994,583	1,284,517	....	1,268,361	....	....	....	16,156	....	113,396	1,397,913	.28
1895	5,048,364	1,574,013	....	1,505,930	...	.....	..	68,083	...	65,468	1,639,481	.32
1896	5,102,145	2,136,713	....	1,136,713	....	.....	....	1,000,000	....	37,103	2,173,816	.43
1897	5,155,926	2,313,651	....	4,639,810	...	27,876	....	745,965	....	87,580	2,501,231	.49
189-	5,209,707	1,688,213	...	1,413,123	....	101,350	....	173,740	....	106,157	1,794,370	.34
1899	5,263,489	2,500,102	....	1,713,900	....	392,614	....	393,688	....	56,927	2,557,029	.49
1900	5,317,270	3,624,653	....	1,668,926	....	1,723,021	....	232,706	....	90,546	3,715,193	.70
1901	5,371,051	3,106,241	.41 .576	2,040,531	.379	923,003	....	135,885	.025	186,954	3,293,195	.43 .61
1902	5,400,000	2,947,370	....	2,295,407	....	352,271	....	299,697	....	252,134	3,199,509	.59
1903	5,500,000	*2,713,003	....	*1,823,003	....	*315,000	...	*575,000	....	*138,000	*2,851,503	.52
1904	*5,600,000	*3,371,990	.55 .60	*2,071,990	.37	....	....	*1,300,000	.23	*432,000	*3,803,990	.60 .68

* Chiffre approximatif.

On voit que pendant les quatre premières années qui suivirent la confédération, les dépenses se sont maintenues entre $761,000, en 1868, et $1,400,000, en 1871, année où les Féniens firent irruption sur notre territoire. Pendant cette période, la dépense annuelle par tête de la population a été de 32 cents. Au cours des dix années suivantes, de 1872 à 1881 inclusivement, la dépense annuelle fut d'environ $1,000,000 et la dépense par tête, de 27 cents. Pendant la période décennale suivante eut lieu la rébellion du Nord-Ouest, mais la dépense demeura à peu près stationnaire ; elle s'éleva à 32 cents par tête. A vrai dire, la population avait augmenté dans l'intervalle de trois millions et demi à environ quatre millions et trois quarts. De 1892 à 1901 inclusivement, la dépense s'éleva à 41 cents par tête. Dans le cours des trois derniers exercices—1902, 1903 et 1904—en estimant la dépense de ce dernier d'après les meilleures données, la dépense moyenne par tête a été de 55 cents. Dans ces calculs ne sont pas compris les dépenses du chef des Travaux publics—salles d'exercice, dépôt d'armes et autres. En les faisant entrer en ligne de compte, je constate que pendant les quatre premières années la dépense par tête est encore de 23 cents ; qu'il y a une légère augmentation, de 27 cents à 29 cents par tête, pendant la période décennale suivante et une autre faible

augmentation de 32 à 37 cents par tête, pendant les dix ans qui se sont écoulés de 1882 et 1891 inclusivement ; enfin qu'à venir jusqu'en 1901, cette année comprise, la dépense par tête s'est élevée de 41 cents à 43 cents. Cependant, pendant les trois dernières années la dépense moyenne par tête de la population a été de 60 cents.

L'honorable M. TISDALE : Cela comprend-il les dépenses causées par la guerre du Sud-Africain ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, cela couvre toutes les dépenses, directes et ordinaires, imputables au compte de la milice, y compris les frais causés par l'incursion fénienne, la rébellion du Nord-Ouest et la guerre sud-africaine, et même par le maintien d'une garnison à Halifax. On observera que la dépense probable pendant l'exercice courant, y compris le coût des édifices militaires, s'élève à 68 cents par tête de la population canadienne.

L'honorable M. TISDALE : Cela comprend une dépense de $1,200,000 imputable sur le compte du capital ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, pour l'exercice courant. Je vois que la dépense de 68 cents par tête n'a été dépassée qu'en deux circonstances depuis la confédération. En 1900, elle a été de 70 cents, y compris les frais des contingents sud-africains et, en 1886, elle a été de 92 cents par tête ; c'est au cours de cette année-là qu'ont été faites presque toutes les dépenses provenant de la rébellion du Nord-Ouest.

Cette année-là, les dépenses ordinaires, y compris celles qui furent causées par la rébellion, se sont élevées à $4,055,000. J'ai cru que ces chiffres intéresseraient la Chambre et lui permettraient de se rendre un compte exact de la situation. A mon point de vue, je considère que cette augmentation est très satisfaisante. Elle indique que nous nous rapprochons de plus en plus de ce que, avec les meilleurs citoyens de ce pays, je crois notre devoir envers la milice et la défense du pays. Je ne saurais dire jusqu'où nous devrons aller. Mais, je suis certain que le parlement et le pays approuveront le gouvernement tant que ces dépenses seront légitimes et tant qu'une sage administration présidera aux dépenses du ministère.

Permettez-moi de traiter pendant quelques instants des dépenses qui sont actuellement soumises à la Chambre. Je ne dirai rien des sommes consacrées à la construction d'édifices militaires, vu que ces questions ont été discutées lorsque la Chambre a été appelée à voter les crédits du ministère des Travaux publics. Les dépenses sont réparties en dépenses ordinaires et en dépenses imputables sur le capital et cette distinction me paraît sage. Les dépenses ordinaires sont soldées à même le revenu et comprennent l'entretien de notre milice. Celles qui sont imputables sur le capital comprennent surtout l'achat d'ornements nouveaux, l'établissement de champs de tir et peut-être aussi l'acquisition de terrains pour des fins militaires. Ce crédit de $1,300,000 sera surtout affecté à l'achat de fusils et de canons, de matériel de guerre et d'uniformes comme réserve. A l'heure actuelle, le pays est insuffisamment armé. Nous n'avons pas 40,000 fusils et il nous en faudrait au moins 100,000. Pour ma part, je considère que notre réserve devrait être bien supérieure à ce chiffre. Notre artillerie de campagne est aussi insuffisante. Il faudra substituer à nos canons actuels des armements modernes. Notre artillerie de siège est aussi loin d'être ce qu'elle devrait. Sous plusieurs rapports, notre armement est démodé et sans valeur. Tout cela devrait être changé, et c'est ce que nous nous proposons de faire.

On me demandera peut-être si tout cela peut s'accomplir avec $1,300,000. Assurément non ; mais ce sera un commencement. Une autre question bien pertinente sera celle-ci : Quels crédits demanderez-vous pour les prochains exercices. Je vais répondre à cette question avant qu'on la pose. Je n'hésite pas à déclarer que ce crédit devra être répété quatre ou cinq fois pour mettre notre milice sur un pied convenable, surtout au point de vue de l'armement. Lorsqu'il s'agira de voter les item séparément, je pourrai expliquer au comité au moins approximativement, l'emploi que nous ferons de ces crédits.

L'honorable M. TISDALE : Dois-je comprendre que cette somme couvre la construction d'un nouvel arsenal ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non. Le crédit comprend une somme de $75,000 pour des munitions de réserve.

Comme je viens de le dire, je suis convaincu que le peuple canadien et le parlement, tout en étant disposés à se montrer généreux à l'égard de la milice, ne voudront accorder des sommes aussi considérables que celles que nous demandons qu'après s'être convaincus que cet argent sera employé de la manière la plus efficace possible.

Je crois que le moment est bien choisi pour expliquer d'une manière générale le projet que nous avons formé. Il y a un ou ou deux, je disais que mon ambition était d'avoir au Canada dans un avenir rapproché une armée de 100,000 hommes qui pourraient être appelés sous les armes en n'importe quel temps et qui pourraient être mobilisés à courte échéance. Je suis heureux de dire aujourd'hui que la réflexion et l'expérience de ces deux dernières années n'ont fait qu'enraciner ma conviction que cela est possible et même sans augmenter d'une manière appréciable les dépense imputables sur le revenu ordinaire.

Voici le projet dans ses grandes lignes. Nous continuerons comme actuellement à enrégimenter, disons quarante ou cinquante mille de ces cent mille soldats ; ce qui constituera notre milice en temps de paix. De ces quarante ou cinquante milles volontaires,

la moitié au moins, c'est-à-dire, le quart de toute la milice, sera convoquée aux exercices annuels, et ce quart, soit environ 22,000 hommes, seront des soldats d'élite qui représenteront ce que j'appellerai le noyau de cette armée de 100,000 hommes. Dans une troupe comme celle-là, il faudra absolument que tous les services nécessaires dans une armée soient convenablement entretenus. Il est impossible de mettre une armée en campagne sans avoir les moyens de la nourrir, de la vêtir et de lui fournir des armes. Il faut aussi pourvoir aux moyens de transport et à tout ce qui est nécessaire au confort du soldat sous les drapeaux. Pour cela, il faut établir d'une manière permanente en temps de paix tout ce qui est nécessaire en temps de guerre. Ces préparatifs doivent être complets non seulements aux quartiers généraux mais dans chacun des 12 districts militaires du Canada.

Nous avons aussi au Canada, et je le dis avec orgueil, une excelleste force régulière. Elle n'est peut-être pas tout ce qu'elle devrait être, mais elle n'en rend pas moins d'excellents services. Cette force a été créée pour l'instruction de la milice active. C'est dans son sein qu'iront se former les officiers qui commanderont cette armée de 100,000 hommes, ainsi que les sous-officiers et le corps d'élite dont j'ai parlé. Tous ceux qui réfléchissent comprennent que le point le plus important est d'avoir un noyau d'officiers, de sous-officiers et de soldats parfaitement rompus au métier et prêts à entrer en campagne au premier signal. Ceci est un point important et vital de notre projet.

On voudra peut-être savoir ce que nous ferons des 60 pour 100 qui restent. 40 pour 100 seront enrôlés pour constituer l'armée en temps de paix, mais où sont les autres 60 pour 100 et où les trouvera-t-on au besoin ? Ces soldats seront enrôlés pour compléter l'armée sur le pied de guerre, mais ils ne seront pas astreints aux manœuvres, si ce n'est de leur plein gré. Cependant, on leur enseignera à se servir de leurs armes et on leur distribuera des fusils et des munitions dont ils pourront se servir chez eux ou dans des endroits propices. Ils seront enrôlés et, le cas échéant, ils seront appelés sous les drapeaux et incorporés au noyau d'armée dont j'ai parlé pour en remplir les cadres. Voilà le plan dans ses grandes lignes. Qu'on me permette de dire en passant que nous avons déjà pris des dispositions pour réunir les 60,000 hommes nécessaires pour compléter l'effectif de cette armée de 100,000 hommes. Des associations de tir sont déjà formées. Nous exigeons que ceux qui en font partie s'engagent à faire du service en temps de guerre. Plusieurs de ces associations fonctionnent déjà et nous enseignons à leurs membres le maniement des armes en donnant à chaque association de 40 membres l'usage de 10 fusils. Nous avons construit de magnifiques champs de tir par tout le pays et j'ai le plaisir d'annoncer à la Chambre qu'environ 20,000 hommes font actuellement partie de ces associations. Depuis quatre ou cinq ans nous avons établi des champs de tir dans presque tous les centres importants du Canada. Ici, nous avons celui de Rockliffe, un des plus beaux qui existent. Nous en avons à London, Hamilton, Niagara, Toronto, Kingston, Montréal, Trois-Rivières, Sherbrooke, Lévis, Saint-Jean, N.-B., Frédéricton, Campbellton, Moncton ; à Bedford, près d'Halifax, dans la Colombie Anglaise et à beaucoup d'autres endroits.

M. GOURLEY : Y en a-t-il dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. GOURLEY : Dites en quel endroit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y en a un à Bear-River, un à Aldershot et un ou deux dans le comté de Cumberland. Je ne suis pas bien certain qu'il y en ait un à Truro.

M. GOURLEY : C'est ce que je me demandais.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il doit y en avoir un.

M. GOURLEY : Je l'espère.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Nous avons adopté pour règle de distribuer des cartouches gratuitement. Il y a six ou sept ans, nous consommions annuellement d'un à deux millions de cartouches. L'an dernier, la consommation a été de six à sept millions et, à ce propos, j'ai le plaisir d'annoncer que nous avons augmenté la production de notre cartoucherie qui était d'un million et demi par année à environ treize millions.

M. HUGHES (Victoria) : Combien a-t-on distribué des cartouches à tir réduit gratuitement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Entre un et deux millions. Afin de dispenser l'instruction militaire, condition première de l'efficacité de notre milice, nous nous proposons de choisir un lieu central dans l'intérieur du pays, où nous pourrons réunir tout l'état-major et des détachements de chaque corps. Ce champ couvrant de vingt à trente mille acres d'étendue sera assez vaste pour y exécuter les opérations militaires qui ont lieu en temps de guerre. On y amènerait nos troupes régulières et on dispenserait du mieux possible l'instruction militaire dont j'ai parlé et dont je ne saurais trop exalter l'importance. Nous n'entendons pas discontinuer les camps dans les districts. Au contraire, nous espérons être en mesure d'agrandir les terrains servant de camps dans les différents districts, afin que les officiers et sous-officiers, qui auront puisé l'instruction militaire, à cette école centrale, puissent instruire à leur tour les hommes placés sous leurs ordres.

Nous nous proposons d'augmenter l'effectif de la cavalerie. Il faudrait au moins le

tripler et, probablement, le quadrupler. Dans certains districts, dans les cantons de l'Est, le long de la frontière en plusieurs endroits d'Ontario et du Nord-Ouest principalement, on pourra aisément enrôler dans la cavalerie des hommes qui refuseraient d'entrer dans l'infanterie. Nous espérons utiliser leurs services de cette manière.

Autant vaut parler maintenant que plus tard de la solde de nos militaires. J'ai appris par les journaux et par des observations dans cette Chambre quels sont les sentiments qu'entretiennent sur ce sujet certains membres de la députation qui ont des rapports avec la milice. Ce n'est pas d'aujourd'hui que cette question est agitée. J'ai souvent fait connaître mon opinion et je répète que, bien que la solde ne soit pas ce que nous aimerions qu'elle fût, nos ressources étant restreintes et un vif patriotisme animant la jeunesse de ce pays, il y avait lieu d'espérer que nos volontaires accepteraient ce qui n'est et a toujours été considéré n'être, qu'une indemnité pour se rendre aux camps pendant douze jours pourvu qu'ils ne fussent pas exposés à subir de pertes réelles.

C'est le principe sur lequel on s'est guidé pour fixer la solde des militaires ; je le crois sage et je dois avouer que jusqu'ici les résultats ont été assez satisfaisants. J'ai dit et je répète qu'à mon avis, on devrait donner un supplément à ceux qui se distinguent qu'à la sixième année. Je serais en faveur de reconnaître de cette manière, la bonne conduite et la règle de nos militaires. Je ne puis le faire maintenant, parce que la loi concernant la milice fixe la solde et ne nous permet pas de donner plus. J'espère apporter quelques changements à cet égard. Je ferai d'autres réflexions au sujet de la solde. Je me suis donné la peine d'examiner les résultats de l'instruction militaire pendant le dernier exercice d'après le système connu sous le nom de manœuvres de cadres qui consiste à n'appeler sous les armes que le nombre d'hommes strictement nécessaires pour former les cadres des différentes compagnies et des divers régiments. Bien que je n'aie constaté un fiasco complet qu'en un ou deux endroits, je remarque qu'en somme——

M. HUGHES Victoria) : Pas d'allusion personnelle, de grâce.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non, aucune. Je parle des camps et non des individus. Je remarque que, pour tous les camps pris ensemble, les résultats sont aussi bons qu'ils l'ont été, en 1900, par exemple, lorsque toute la milice a été appelée sous les armes. J'irai plus loin et je démontrerai qu'abstraction faite du camp de Niagara, la moyenne de la fréquentation des camps cette année a été beaucoup plus élevée qu'en 1900.

J'ignore pourquoi les bataillons ne se sont pas rendus au camp de Niagara. Je suppose que les volontaires étaient trop occupés pour pouvoir s'y rendre. Je me permettrai de faire ici une réflexion. Je doute fortement que le parlement doive accorder des sommes d'argent pour détourner les citoyens de leurs occupations. Nous savons combien la main-d'œuvre a été recherchée l'an dernier et combien il est difficile d'engager des ouvriers. Est-il à propos que le gouvernement du Canada enlève aux exploitations agricoles ou industrielles du pays les hommes dont elles ont besoin. J'en doute fort et je ne suis pas disposé à recommander une démarche si grave. Bien plus, je soutiens que si nous avions offert cette année dans la province d'Ontario la somme que certains de nos amis considèrent comme une solde convenable, soit un dollar par jour, nous n'aurions pas réuni au camp de Niagara beaucoup plus de volontaires.

M. THOMPSON (Haldimand) : Puis-je savoir si le ministre a les chiffres se rapportant au district n° 1, de London, il mentionne en particulier le camp de Niagara.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je vais les mentionner tous. J'entre dans ces détails simplement dans le but d'en dégager quelques leçons, s'il est possible, et pas du tout dans le but de faire des commentaires défavorables sur le camp de Niagara. Mais je résire signaler ce fait extraordinaire que, dans ce camp de Niagara, quarante-quatre pour cent des officiers qui furent appelés au camp, ne répondirent pas à l'appel. Si les officiers ne prennent pas assez d'intérêt pour se rendre au camp, comment pouvez-vous attendre à ce que les soldats s'y rendent. Faut-il s'étonner beaucoup de ce que quarante-huit pour cent des miliciens n'ont pas fait acte de présence à Niagara ? Est-ce parce que les officiers n'étaient pas assez payés qu'ils ne s'y rendirent pas ? Je n'ai entendu aucune plainte de cette nature. Vous ne pouvez appliquer le raisonnement aux hommes et ne pas l'appliquer aux officiers. Je me suis donné beaucoup de peine pour faire préparer un tableau indiquant, en premier lieu, le nombre des officiers, sous-officiers et soldats qui furent appelés au camp l'année dernière ; en second lieu le nombre de ceux qui firent l'exercice ; et en troisième lieu, le nombre de ceux qui ne répondirent pas à l'appel :

OFFICIERS, sous-officiers et soldats aux camps d'instruction, 1903.

DISTRICT MILITAIRE.	LIEU DU CAMP.	APPELÉS.			PRÉSENTS.			DIFFÉRENCE ENTRE LE NOMBRE DES APPELÉS ET CELUI DES PRÉSENCES.						
		Officiers.	Sous-officiers.	Soldats.	Officiers.	Sous-officiers.	Soldats.	Officiers.	Pour cent.	Sous-officiers.	Pour cent.	Soldats.	Pour cent.	Total tous rangs.
1..... ...	London.....	228	440	1,311	150	423	951	78	34·0	17	4·0	360	26·0	455
2	Niagara..	399	651	2,141	225	486	1,113	174	43·6	165	25·0	1,028	48·0	1,367
3 et 4.....	Barriefield.....	186	330	1,614	158	265	1,139	28	15·0	65	19·0	475	29·0	568
.....	Deseronto.....	51	178	574	51	178	570	....	....	...	...	4	...	4
5, 6 et 7....	Trois-Rivières..	451	820	2,718	336	820	2,398	115	25·0	....	....	320	11¾·0	435
8	Sussex.....	150	318	1,070	121	318	610	29	19·0	....	....	460	43·0	489
9..... ..	Aldershot.. ..	188	356	1,351	177	305	955	11	5·0	51	14·0	495	29·0	458
10.....	Divers.....	21	79	279	19	57	184	2	10·0	22	21·0	95	34·0	119
		1,674	3,172	11,985	1,237	2,852	7,920	437	26·0	320	10·0	3,138	28·0	3,895

Au camp de London, district n° 1, ne répondirent pas à l'appel 34 pour 100 des officiers, 4 pour 100 seulement des sous-officiers, et 26 pour 100 des soldats (un peu moins que la moyenne).

M. THOMPSON (Haldimand) : L'honorable ministre fait-il dans ce tableau une distinction entre l'infanterie et la cavalerie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non, je n'ai pas pu faire cette distinction. Dans le district de Niagara, n° 2, 43⅔ pour 100 des officiers, 25 pour 100 des sous-officiers, et 48 pour 100, ou virtuellement la moitié, des soldats ne répondirent pas à l'appel.

Barriefield, district de Kingston, nos 3 et 4, 15 pour 100 des officiers, 19 pour cent des sous-officiers, et 29 pour 100 des soldats manquèrent à l'appel.

Maintenant, je désire signaler à l'attention du comité le camp de Deseronto, un camp d'artillerie. Tous les officiers, tous les sous-officiers, et tous les soldats, à l'exception de quatre, répondirent à l'appel ; sur 574 hommes, 570 se présentèrent.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MILICE : Recevaient-ils plus que 50 cent par jour ?

M. THOMPSON (Haldimand) : Ils recevaient une allocation pour leurs chevaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Certainement, ils recevaient une allocation pour leurs chevaux ; et les neuf dixièmes de ces hommes avaient loué ces chevaux, et avaient à en payer le plein dollar, et quelques-uns d'entre eux, plus d'un dollar par jour. Il y a une leçon importante à tirer de cela, et c'est que l'artillerie est une branche technique du service, une branche du service qui requiert de l'instruction et de l'application, sans quoi les hommes n'y font pas de progrès. Les officiers sont dressés et instruits ; et comme ils ont su inspirer à leurs hommes de l'intérêt dans leur travail, ceux-ci ont répondu à l'appel, et cela pour précisément la même solde que les 48 pour 100 du camp de Niagara auraient reçue. Il n'y a pas de distinction quant à la solde. Je ne veux rien dire de mal de l'infanterie ; je sais que la cavalerie et l'artillerie attirent plus que l'infanterie les officiers, les sous-officiers et les soldats. Mais je désire faire observer, et je le fais sans mauvaise intention, en me rendant bien compte des difficultés qu'ont à surmonter les officiers de l'infanterie, il leur serait possible de rendre le travail de leurs hommes plus attrayant. Le projet que j'ai signalé l'autre jour, de faire construire pour chaque corps militaire, dans tout le Canada, un pavillon, en un lieu convenable, où les officiers et les soldats pourraient se rencontrer, où les soldats viendraient le soir sans nuire à leur besogne, et où les officiers feraient des conférences aux hommes, cultiveraient les relations amicales et tiendraient leur intérêt en éveil, un tel plan, dis-je, ferait dix fois plus pour la milice que d'accorder aux miliciens $1 ou $1.50 par jour.

Mais pour continuer la comparaison, je vois qu'à Trois-Rivières, 25 pour 100 des officiers manquèrent à l'appel ; aucun des sous-officiers n'y manqua, et 11¾ seulement des soldats manquèrent. Ainsi, tandis qu'à Niagara 48 pour 100 des soldats s'abstinrent, à Trois-Rivières, ils se présentèrent tous à l'exception de 12 pour 100.

M. MONET : Faut-il conclure de ces chiffres qu'on a mieux répondu à l'appel dans la province de Québec que dans les autres provinces ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je le crois. Venons-en aux provinces maritimes. Je vois qu'à Sussex, 19 pour 100 des officiers étaient absents ; tous les sous-officiers répondirent à l'appel, et 43 pour 100 des hommes y manquèrent.

M. HENDERSON : Combien pour cent, de ceux sur qui on comptait ont répondu à l'appel ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est précisément ce que je suis à faire connaître. Dans le district n° 9 au camp d'Aldershot, un peu moins de 5 pour 100 des officiers. 14 pour 100 des sous-officiers, et 29 pour 100 des soldats ne se présentèrent pas. Dans les autres endroits, si nous réunissons les petits camps pour former en tout, 10 pour 100 des officiers, 21 pour 100 des sous-officiers, et 34 pour 100 des soldats ne se présentèrent pas.

Maintenant, je désire signaler à votre attention le dernier grand camp qui fut convoqué. Je veux dire le camp plénier, le camp où toute la milice enrôlée fut appelée sous les armes. C'était en 1900, et je me propose de faire la comparaison entre les résultats de cette année, sous le régime de l'exercice par cadres, et les résultats de 1900 sous l'ancien régime de l'appel du régiment entier. Je vois qu'en 1900, de toute la milice rurale du Canada, 25 pour 100 des officiers, et 21 pour 100 des sous-officiers et soldats réunis, (il ne m'est pas possible de les séparer) manquèrent à l'appel.

OFFICIERS, sous-officiers et soldats, et chevaux dans les camps de district, 1900.

DISTRICT MILITAIRE.	COMPOSITION DE L'EFFECTIF.			ONT FAIT 12 JOURS D'EXERCICE.			ONT FAIT MOINS DE 12 JOURS.			N'ONT PAS FAIT L'EXERCICE.		
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
N° 1	300	3,211	345	209	2,727	310	.....	..	.....	91	484	35
N° 2	355	3,814	607	288	3,431	566	8	44	1	59	339	40
N° 3 et 4	267	2,720	444	188	2,160	377	.....	..	.....	79	560	67
N° 5	296	2,094	233	166	1,454	188	.....	7	.....	40	633	45
N° 6	135	1,391	272	103	817	236	....	7	.....	32	567	36
N° 7	205	2,163	78	138	1,287	66	.. .	....	.....	67	876	12
N° 8	160	1,794	439	113	1,415	351	.....	.....	.....	47	379	88
N° 9	212	2,380	104	175	1,954	101	3	36	....	34	300	3
N° 10	6	79	80	6	79	80	.....	.. ...	.....	.....	.....	.....
N° 12	43	442	4	34	390	4	2	26	.....	7	26	.... .
Total	1,889	20,088	2,606	1,420	15,714	2,279	13	120	1	456	4,254	326

Si nous faisons le rapprochement entre ces chiffres et ceux du tableau que j'ai lu il y a un instant, nous voyons qu'en moyenne 26 pour cent d'officiers ne répondirent pas à l'appel, cette année, contre 25 pour cent en 1900. Puis, si nous prenons les sous-officiers et les soldats, et si nous ajoutons les chiffres les uns aux autres, nous voyons que 24 pour cent ne répondirent pas à l'appel cette année, contre 21 pour cent en 1900, soit une différence de 3 pour cent seulement. Si vous omettez du calcul de cette année les chiffres exceptionnels fournis par Niagara, vous verrez que seulement 20 pour cent des officiers, et seulement 19 pour cent des sous-officiers et soldats manquèrent à l'appel, ce qui est un résultat plus satisfaisant que celui de 1900. Les chiffres sont là et je pense qu'ils sont irréfutables.

On a fait des comparaisons entre la milice des villes et celle des campagnes. On a mis au débit de la milice des villes les sommes dépensées pour la construction de leurs magnifiques salles d'exercice et arsenaux, et on nous a dit que la milice des campagnes ne recevait rien de tel. On avança cet argument dans le cours du débat, à l'appui de la prétention que le milicien des campagnes devrait recevoir $1 par jour, tandis que la solde des miliciens des villes resterait ce qu'elle est aujourd'hui. Mon honorable ami fit observer qu'à la vérité les miliciens des villes versaient jusqu'au dernier sou de leur solde dans un fonds commun.

M. THOMPSON (Haldimand) : La plupart d'entre eux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Et pourtant, en dépit de cela on prétendit que considérant les magnifiques quartiers généraux qu'on leur assurait et l'avantage qu'ils avaient de faire l'exercice le soir en dehors de leurs heures de travail, nous devrions faire une distinction, augmenter la solde des miliciens des campagnes, sans augmenter celle des miliciens des villes. Je ne partage pas cette opinion. Je pense que tous devraient être traités de la même manière. Il est vrai que les miliciens des villes sont dans une position avantageuse sous les rapports que j'ai dit, mais ils sacrifient leur solde, ils sont toujours prêts, et ils sont les pre-

miers à être appelés sous les armes dans les cas de troubles.

M. THOMPSON (Haldimand) : Permettez-moi de donner un mot d'explication : j'ai insisté très fortement pour que la solde de tous les miliciens y compris ceux des villes fût augmentée ; mais j'ai dit que si les fonds n'étaient pas suffisants pour augmenter la solde de tous, alors la solde des miliciens de la campagne devrait être augmentée pour les raisons que j'ai données dans la circonstance.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne vois pas comment nous pourrions faire la distinction. Je désire faire observer de plus à mon honorable ami que les bataillons ruraux sont pourvus de tentes et de moyens de transport et sont nourris ; et je ne crois pas qu'il soit juste de mettre à la charge des bataillons des villes certaines dépenses extravagantes qui ont été faites par l'ancien gouvernement et le présent dans la construction d'arsenaux beaucoup plus dispendieux qu'il n'était nécessaire. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que je discute davantage cette question de la solde, si ce n'est pour dire que je suis à examiner attentivement la question et que je me sens disposé à agir dans le sens dont j'ai parlé. Je suis enclin à demander qu'une solde plus élevée soit accordée pour bonne conduite aux hommes répondant régulièrement à l'oppel et qui font preuve d'un intérêt sincère et intelligent dans la milice.

Une de nos grandes difficultés (qui serait tout aussi grande si la solde était d'un dollar par jour), c'est qu'un individu suivra les exercices militaires une année, puis trouvera un bon emploi et ne se remontrera plus jamais. Je désire faire quelque chose pour stimuler l'ardeur militaire, pour encourager nos jeunes gens à entrer dans la milice et à compléter leur période de service; et je propose que cet encouragement soit donné sous forme de récompense à ceux qui ont fait un long et fidèle service.

La question de la solde des membres du corps permanent a été soulevée et on m'a posé aujourd'hui une question à ce sujet. Tout ce que je puis dire c'est que la position de nos corps permanents a été énormément améliorée depuis trois ans. Il a été voté une loi des pensions, en vertu de laquelle tout homme qui sert dans la troupe permanente se trouve pourvu dans son vieil âge. Naguère, les hommes qui avaient rendu de bons services et s'étaient élevés au rang de sergent ou de sergent-major devaient se retirer sans pension. Il se présente un cas cette année même ; je suis à demander au parlement d'accorder une gratification à un sergent-major qui a passé ses plus belles années dans la milice permanente, qui a dépassé la limite d'âge et qui a dû se retirer sans allocation. Grâce à Dieu, ce honteux état de choses ne se continuera plus; nos hommes de l'armée permanente recevront un peu plus que quarante cents par jour, avec l'habillement, le logement et les rations, etc. S'ils remplissent leur devoir fidèlement et s'ils restent au corps, ils sont certains d'être pourvus, de quelque manière au moins, dans leur vieil âge. J'aimerais en outre à faire observer ceci aux hommes du corps permanent est à même de s'élever aux positions les plus hautes dans la milice. Je suis heureux de dire que nous avons aujourd'hui, dans la milice, des officiers qui ont débuté dans la carrière militaire comme simples soldats de notre milice permanente.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre peut-il nous donner quelques noms ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je pourrais en nommer un ou deux, mais je ne crois pas que cela vaille la peine.

M. THOMPSON (Haldimand) : Le lieutenant Butcher, nommé récemment, en est un; chacun de ces miliciens porte son bâton de maréchal dans son havresac.

M. ROCHE (Halifax) : Y a-t-il nombre de sous-officiers ayant servi dans la troupe régulière et qui sont employés dans le corps permanent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Je le pense. J'appliquerais le principe en vigueur actuellement dans la gendarmerie à cheval. J'aurais un taux de solde pour la première année, et je l'augmenterais pour chaque année de bons services jusqu'à une certaine limite. C'est là la réforme que je proposerais en ce qui regarde la milice permanente. Mais, M. l'Orateur, nous n'avons pas seulement à nous occuper des soldats; il nous faut nous occuper aussi des sous-officiers et des officiers. Je suis prêt à admettre sur-le-champ que la rémunération des sous-officiers est insuffisante et devrait être augmentée, et il faut qu'elle soit augmentée. Et l'on peut dire la même chose en ce qui regarde les officiers. Nous devrions donner à nos officiers une solde au moins tout aussi élevée que celle des officiers de l'armée anglaise, et même plus élevée. C'est là une question à considérer. Mais ici, encore une fois, qu'on me permette de signaler ce qui a été fait pour les officiers aussi bien que pour les sous-officiers et soldats du corps permanent. Nous avons établi une loi des pensions. Il est vrai que nous demandons aux officiers de verser une contribution. Ils contribuent cinq pour cent de leur solde. Mais en prenant leur retraite ils obtiennent une pension des plus généreuses. Et non seulement cela, mais s'il leur arrive quelque chose, s'ils se font tuer ou s'ils meurent, leurs veuves et leurs enfants sont pourvus. Ainsi nos officiers du corps permanent sont beaucoup mieux traités qu'ils ne l'étaient auparavant.

Je m'aperçois, à mon regret, que j'ai parlé fort longtemps; je pensais pouvoir terminer dans une demi-heure. Mais je désire m'é-

tendre quelque peu sur le sujet, et signaler ce qui a été fait en vue d'améliorer la condition des miliciens, et ce que nous nous proposons de faire dans ce sens. Je ne ferai qu'indiquer certains des changements qui ont été effectués. J'ai déjà parlé de la loi des pensions. Qu'on me permette de dire un mot de la limitation de la durée de la commission. Qu'on me permette de parler de l'établissement d'une réserve d'officiers. C'est ce dont s'occupait, je pense, mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale), mon prédécesseur, vers le temps où j'entrai en fonctions. Les mesures étaient prises à cet effet; mais je suis heureux de dire que j'ai eu la satisfaction de les mettre en vigueur et d'insister pour qu'elles fussent mises en vigueur.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre ne parle pas en ce moment du corps permanent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, mais de la milice tout entière. La période durant laquelle un officier reste en fonction dans la milice aujourd'hui est limitée à cinq ans. Lorsque j'arrivai au ministère, il y avait à peu près cinquante colonels qui avaient servi quarante ans, plus ou moins, ce qui ne laissait aucune chance aux officiers plus jeunes de monter en grade, et ôtait à la jeunesse toute incitation à faire partie de la milice. Aujourd'hui, nous mettons en vigueur la règle concernant la limite d'âge. Nous avions des colonels, des capitaines, des majors, des lieutenants qui avaient dépassé de beaucoup la limite d'âge. Je connaissais moi-même des lieutenants qui avaient plus de soixante ans. Nous pouvons maintenant nous défaire de ces officiers bien intentionnés qui, sans doute, ont servi leur pays très fidèlement. Le lieutenant qui avait soixante ans n'avait aucune chance de monter en grade, parce qu'il y avait un colonel âgé de soixante et dix ans qui avait eu le commandement depuis trente ou quarante années, et le major, âgé de soixante ans avait été en fonction pendant une période à peu près aussi longue. Bien entendu, je ne cherche pas à blâmer ; je fais simplement observer que c'était l'état de choses qui existait, et qui, je suis heureux de le dire, a été absolument changé; de sorte qu'aujourd'hui, nous avons comme résultat de ces promotions, donné aux jeunes officiers qui s'enrôlent dans la milice l'espoir raisonnable que dans huit ou dix ans ils occuperont de hautes positions dans leur régiment, s'ils en sont dignes.

M. SPROULE : Me permettra-t-on de poser une question ? Est-il bien sûr que ce changement ait été dans l'intérêt de la milice ? C'est depuis que ce changement a été effectué qu'on se plaint de n'avoir plus qu'une ombre de milice aux exercices annuels. La mise en vigueur de cette règle n'a-t-elle pas pu avoir un mauvais effet sur la milice ?

Sir FRÉDERICK BORDEN.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au commencement de mon discours, je me suis efforcé de répondre à cette objection en faisant connaître le projet. Et je puis dire que ce projet en est un que lord Dundonald, militaire habile, approuve entièrement. Il est d'avis que nous devrions réduire l'unité le plus possible pour les fins des colonies, et peut-être, dans une certaine mesure, en vue de pouvoir utiliser ces fonds pour d'autres fins. Lord Dundonald prétend, et je partage son opinion, qu'il est très possible de faire le travail nécessaire en vue de former le noyau d'une armée de 100,000 hommes, au moyen de l'exercice par cadres, c'est-à-dire en se contentant pour les manœuvres de vingt-deux ou vingt-trois hommes par compagnie.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, la durée du commandement d'un colonel est limitée à cinq ans ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais en vertu d'un règlement, sur la recommandation de l'officier commandant du district et sur celle du général, le terme d'office peut être prolongé d'un an, de deux ou de trois, la limite extrême étant trois ans. Il se pourrait qu'il n'y eût pas de major (le second en grade) qualifié pour prendre la place du colonel ; et il pourrait être dans l'intérêt du corps (il serait néecssaire de montrer que c'est dans l'intérêt du corps) de prolonger le terme d'office de quatre ans, mais pas davantage.

M. INGRAM : On ne prendrait en considération que les aptitudes au point de vue militaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, autant que je sais. Une autre réforme effectuée sous le présent régime, c'est la régularité de la convocation des camps annuels. Nous avons convoqué des camps chaque année depuis 1896. Au début de mon discours, j'ai parlé de l'importance pour une armée d'avoir tous ses effectifs réellement en existence en temps de paix, et de faire en temps de paix le travail qu'elle serait tenue d'exécuter en temps de guerre.

A cet égard, nous avons établi un service médical d'abord sous la surveillance du colonel Neilson, et maintenant sous celle du lieutenant-colonel Fiset, qui s'est tellement distingué à Paardeburg. Nous avons organisé des compagnies de brancardiers. Il n'y en avait pas une seule au Canada auparavant. Nous avons des hôpitaux volants. Il n'y en avait pas au Canada auparavant. Nous avons établi un personnel médical militaire, qui n'existait pas auparavant.

Nous avons organisé un service de renseignements qui n'existait pas antérieurement, dans le but, comme le comité sait, de recueillir les informations qui peuvent être d'utilité pour les officiers commandants en temps de guerre. Par l'intermédiaire de ce service de renseignements, des études to-

pographiques ont été faites des parties densement peuplées du pays, et j'espère obtenir les fonds requis pour faire une carte militaire exacte du Canada, qui sera de la plus grande untilité. C'est ce qu'on fait dans tous les pays. J'espère que des cartes seront préparées et mises en vente dans toutes les librairies ; elles seront d'un immense avantage pour les habitants du Canada, et pour les étrangers qui visitent notre pays. Nous avons organisé un service d'intendance qui n'existait pas jusqu'ici. Ce corps est placé sous le commandement du colonel Biggar, qui a fait ce service dans l'Afrique du sud à son grand honneur, et qui a suivi un cours spécial à Aldershot, en vue de s'initier à cette besogne. Je le considère un officier des plus utiles. Par rapport à ce service, des indications sont données dans tous les districts militaires, des conférences sont faites, et un personnel permanent réduit a été établi.

Puis nous avons un bureau des magasins militaires, que nous sommes à créer pour la première fois au Canada. Bien entendu, il consiste en grande partie dans l'ancien département des magasins du ministère de la Milice, placés jusqu'ici sous la direction directe du ministre. Depuis des années et des années, et certainement depuis au moins dix ans, on a demandé des changements à cet égard. C'étaient une anomalie que de laisser les munitions, les carabines et autres articles de même nature entre les mains du chef civil du département. Je n'avais été que peu de temps en fonctions, que je fus frappé de la justesse de cette opinion. Nous avons maintenant adopté le système anglais; nous créons un bureau des magasins, et nous avons le colonel Macdonald, le chef très habile et très digne de l'ancien bureau, pour remplir le poste important de chef de ce nouveau bureau sous la surveillance de l'officier général commandant. Comme dans l'administration anglaise, il reste soumis au contrôle du ministre, mais il est sous la direction de l'officier général commandant.

L'honorable M. TISDALE : Sa fonction embrasse-t-elle tout le matériel de guerre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout.

L'honorable M. TISDALE : Mais il ne fait pas les achats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le ministre nous a dit que le service de l'artillerie est sous la surintendance du général commandant et du ministère même.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons adopté la teneur de l'arrêté du conseil en Angleterre qui dispose que certains services seront sous la direction du général commandant, et que certains autres services seront sous sa surveillance.

M. INGRAM : Au cas où il surgirait un conflit entre le général commandant et le ministère au sujet de l'administration de ce service, qu'adviendrait-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est là une éventualité qui ne pourrait guère se présenter. L'arrêté du conseil dispose que le ministre peut, à son gré, consulter le chef d'un service important comme celui de l'artillerie dont l'administration entraîne de grandes dépenses et auquel se rattachent d'importantes questions d'intérêt public. Dans ce service en Angleterre, cet arrêté s'applique aussi au maréchal des logis, et à un ou deux autres officiers du bureau de la guerre. A mon avis, il est préférable de suivre, autant que possible, la ligne de conduite du bureau de la guerre; car, il importe que notre organisation se rapproche autant que possible de celle de ce bureau.

Nous avons aussi établi un service du génie, et j'ai nommé chef de ce service le major Wheatherbee, qui a pris ses grades au collège militaire royal de Kingston. M. Wheatherbee est de retour au pays, après avoir suivi un cours fort prolongé en Angleterre, afin d'acquérir les aptitudes voulues pour cette charge. Il a comme aide, le capitaine Maunsell, qui était attaché au service du ministère à mon entrée en charge, ayant été nommé par l'ex-ministre (l'honorable M. Tisdale) et c'est un des officiers les plus méritants de ce bureau.

A une heure le comité suspend ses travaux.

Le comité reprend ses travaux à trois heures.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : M. le président, avant de continuer mon exposé, je désire offrir quelques courts éclaircissements au sujet de la proportion des 100,000 volontaires qui se rendront au camp pour l'exercice. J'ai dit que cette proportion oscillerait entre 22 et 25 pour cent. Dans ma pensée, cela s'appliquerait à la milice rurale. Comme de raison, il y a dans les villes douze à quinze mille hommes enrôlés de la façon ordinaire et les 43 soldats par compagnie, feront tous l'exercice dans les villes. J'en reviens aux modifications et améliorations qui ont été effectuées dans le service militaire ou qui sont à la veille de l'être. Avant la suspension de la séance, j'ai parlé du service du génie. Disons un mot maintenant du secrétariat militaire. Nous n'avons jamais eu au pays de service de ce genre, bien qu'il ait toujours existé au bureau de la guerre en Angleterre. Il y a quelque temps, lord Dundonald me suggéra l'établissement de ce service, et je constatai qu'il y avait à la tête du bureau chargé de la distribution des médailles militaires, un homme doué de toutes les aptitudes voulues, et dont l'emploi, à titre de secrétaire militaire, n'entraînerait aucuns

frais supplémentaires, puisqu'il est déjà rémunéré comme chef du bureau en question et qu'il consent à se charger de ces nouvelles fonctions. Si je mentionne ce fait, c'est qu'il jouit de quelque importance à mes yeux, et que cette innovation ne grève le trésor d'aucuns frais supplémentaires. Il s'agit du lieutenant-colonel Smith qui, à une certaine époque, a été commandant du district n° 1, et qui depuis quelques années, a rendu des services précieux et qui est reconnu comme un militaire de grand mérite.

M. INGRAM : C'est un militaire de premier ordre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai un mot à dire au sujet de l'établissement d'une école de mousqueterie, et je tiens à déclarer que le mérite en revient au général O'Grady-Haly, le prédécesseur du général actuel. C'est lui qui a conçu la pensée de la création de cette école, et à mon avis, c'est une des plus heureuses innovations qui aient jamais eu lieu dans notre organisation militaire. Cette école qu'il serait inutile de décrire ici, fonctionne dans cette ville même et pour ainsi dire à l'ombre des édifices du parlement.

Cette année, il s'est tenu deux cours de cette école, au champ de tir où les soldats et les officiers ont toutes les facilités voulues pour apprendre l'art du tir à la carabine. Les officiers, sous-officiers, et les soldats dans chacune de ces deux écoles, qui affluent ici de toutes les parties du Canada, sont destinés à devenir les précepteurs de la milice active dans tout le pays. Il est facile de comprendre toute l'importance de cette nouvelle orientation. J'ai déjà fait allusion à l'accroissement du nombre des champs de tir et au grand nombre d'associations de tir qui se sont organisées sous l'égide ou l'impulsion de cette école et sous la surveillance directe du commandant de l'école, le lieutenant-colonel Cartwright, qui, je tiens à le déclarer, a rendu de précieux services comme chef de cette institution, et qui a droit à la reconnaisance de la milice en général et du peuple canadien.

En outre, j'ai quelques mots à dire au sujet de l'établissement d'une école de signaux. L'art des signaux n'a guère encore été pratiqué dans la milice canadienne. Nous avons envoyé en Angleterre un officier qui y a suivi un cours spécial afin d'acquérir les aptitudes voulues pour devenir chef de cette école. J'ignore s'il en prendra le commandement. Il s'agit du lieutenant Lister. J'ai porté au budget un crédit qui sera bientôt soumis à la Chambre, et affecté à l'organisation de cette école fort utile, l'école des signaux qui, je crois, sera installée ici, à côté de l'école de mousqueterie. Avant d'aborder les autres aspects de la question, je tiens à indiquer deux modifications importantes apportées au bureau civil de mon ministère. Il s'agit de l'établissement du service des entreprises sous la surintendance du major Benoit, un ancien fonctionnaire du ministère, qui a été secrétaire privé de sir Adolphe Caron, et compte 25 ou 30 années de service au ministère. Bref, c'est un fonctionnaire fort méritant. Il a été secrétaire du ministère. Je vais lui confier la direction du service des entreprises. Un autre changement important mérite d'être noté. C'est l'établissement d'un bureau central d'inscription au ministère. Jusqu'ici, nous avons eu quatre ou cinq bureaux d'inscription, et il en a résulté beaucoup de confusion, au fur et à mesure de l'accroissement du volume des affaires. Nous avons supprimé tous ces bureaux et aujourd'hui, il n'y a plus qu'un bureau général d'inscription où tous les documents et lettres adressées au ministère sont inscrits et où il est facile d'obtenir à l'instant tous les documents dont on a besoin. Ce bureau est sous la direction de M. Jarvis, fonctionnaire de mérite, ancien secrétaire privé de mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale). il compte plusieurs années de service au ministère, où il s'est rendu fort utile. Un mot au sujet de l'établissement d'une bibliothèque. Si nous tenons, à avoir des officiers de valeur, et au courant des progrès modernes, il leur faut des livres pour s'instruire, et j'ai inscrit au budget un crédit, bien minime il est vrai, afin de pourvoir à l'établissement d'une bibliothèque militaire se rattachant ici même à l'état-major et au ministère en général.

J'aborde maintenant un autre aspect de la question, la force militaire permanente et je désire signaler quelques changements ou plutôt quelques additions qu'il s'agit de faire à la force. Comme je l'ai déjà observé, nous sommes en voie de transférer le service des munitions de la milice au bureau militaire et nous transformerons ce service en service de l'artillerie. Tous les officiers et préposés au service des munitions dans les différents districts du pays seront attachés au corps permanent ; ils seront enregimentés et, par conséquent, ils seront sous la direction immédiate des différents officiers du ministère, qui sont ici dans les bureaux de l'état-major ou dans les différents districts.

Nous aurons deux nouveaux dépôts dans le corps permanent : l'un à Montréal, où il y aura une compagnie d'infanterie, et une section de l'artillerie de garnison, probablement un effectif de deux cents hommes. C'est là, une importante réforme, dont la milice bénéficiera grandement dans cette partie du pays. Montréal est une grande ville qu'on pourrait appeler à juste titre le centre commercial du Canada. Elle a une très forte population, et il importe d'y développer l'esprit militaire en y établissant un corps de la milice permanente.

Il sera établi un autre dépôt à Calgary, Territoire du Nord-Ouest. La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est graduellement transférée vers le nord, et il est question d'établir à Calgary un corps de cavalerie de la force permanente, pour remplacer la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Ce

corps portera le nom de ce régiment de cavalerie de Strathcona, qui s'est tant distingué en Afrique-sud. Nous avons en ce moment dans notre force militaire permanente au Canada des unités représentant tous les différents contingents qui ont servi en Afrique-sud, sauf le régiment Strathcona. Nous voulons maintenant payer un juste tribut d'hommages à l'homme qui a rendu à son pays l'incomparable service d'envoyer à ses propres frais un régiment en Afrique-sud, et nous voulons honorer ce régiment lui-même en perpétuant leur nom et leur renommée commune. Par conséquent, un dépôt de la force permanente comprenant probablement cent hommes, sera établi dans les Territoires du Nord-Ouest et s'appellera le corps de cavalerie de Strathcona.

Quelques VOIX : Bravo !

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai oublié de parler du service du génie attaché à la force militaire permanente. Comme nous avons transporté l'artillerie en service du corps permanent et fait de tous les employés des soldats de ce même corps placés sous le contrôle militaire, de même, nous nous proposons d'établir dans chaque district militaire ou plutôt comme partie de tout dépôt militaire de la force permanente, une section du génie. Actuellement, il n'y a pas de service du génie dans le corps militaire permanent. Il existe bien ça et là quelques compagnies d'ingénieurs. Il est très important d'avoir un corps d'officiers et de soldats du génie parfaitement instruits, bien au fait des progrès modernes, et nous voulons qu'il en existe une section dans tous les dépôts du pays. L'effectif de cette armée sera d'environ 100 hommes, de sorte que nous aurons un corps d'artillerie de cent hommes, un corps d'ingénieurs de cent hommes, un dépôt de deux cents hommes à Montréal, qui avec l'escadron du régiment de Strathcona de cent hommes, formeront un total de cinq cents. Je ne saurais créer tous ces services au cours de l'année, mais au moins, le corps d'artillerie et le corps du génie ainsi que le régiment de Strathcona, j'espère, seront établis à brève échéance.

Je désire maintenant, dire quelques mots sur l'état de la milice en général. Malgré les critiques qu'on a formulées à l'adresse de la milice et malgré quelques insuccès, regrettables à certaines points de vue, je suis d'avis que le mécanisme de notre milice fonctionne bien et que notre organisation militaire remplit parfaitement le but de sa création. Voilà qui a été parfaitement prouvé, il y a deux ou trois ans, à l'époque de l'expédition des contingents en Afrique-sud, alors que, dans l'espace de quelques jours, nous avons outillé une force de mille hommes, dispersés sur une étendue de deux à trois milles de territoire ; et plus tard nous en avons eu une nouvelle preuve dans l'expédition de corps d'artillerie et de cavalerie, dans l'espace de trois semaines. Tout cela prouve que la milice canadienne est douée de quelque vitalité et d'une certaine puissance pour l'accomplissement de son œuvre, bien que quelques camps aient pu paraître d'une faiblesse numérique lamentable. Je prétends donc que notre organisation militaire a réalisé de grands progrès et qu'elle fonctionne bien mieux qu'elle ne l'a jamais fait par le passé. Cependant, il nous reste encore de sérieux progrès à réaliser et nos efforts doivent surtout tendre à perfectionner l'instruction et la formation des chefs de cette organisation. C'est à la réalisation de ce but qu'il faut consacrer les deniers que le parlement nous accorde. Si on nous ouvrait des crédits illimités pour l'instruction de 100,000 hommes, mieux vaudrait, sans doute, les appeler tous ensemble et créer une organisation bien moderne, à tous les points de vue. Mais la chose est hors de question. Il faut viser à faire le meilleur emploi possible des deniers à notre disposition; et les crédits que nous demandons, cette année, au parlement atteignent presque la limite extrême dans laquelle nous devrons nous cantonner dans un avenir rapproché.

En pareilles circonstances, il faut viser surtout à perfectionner les divers services de notre milice ; il faut se contenter de pourvoir du mieux possible à l'instruction des officiers, des sous-officiers et des hommes d'élite; il faut se contenter de fournir aux soixante pour cent que nous n'appelons pas aux camps, les fusils, les cibles, avec les instructions voulues dans l'art du tir. Je le répète, l'idée émise par lord Dundonald, idée approuvée par son prédécesseur, c'est de convoquer chaque année à l'exercice tous les officiers et les sous-officiers ainsi qu'un certain cadre de volontaires; de la sorte, nous aurons un cadre d'une certaine valeur, dans lequel nous jetterons les recrues pour former une armée complète.

Quelqu'un a fait allusion ici à l'ombre d'un cadre. Eh bien ! je me permettrai de différer d'avis avec cet honorable député. Il eût été plus exacts de dire que la charpente osseuse de notre milice est incomplète et qu'il manque plusieurs éléments de moindre importance à cette ossature ; car, en effet, nombre de ces éléments semblent avoir été absents d'un ou deux districts militaires de l'ouest d'Ontario. Quant aux effectifs destinés à le compléter, c'est-à-dire les 60 pour 100 que nous voulons utiliser pour développer ce cadre, et lui donner la vigueur et la puissance voulues pour la défense du pays, je puis bien invoquer ici avec confiance les faits et gestes de nos volontaires par le passé : témoins, ceux qui ont jadis repoussé les incursions féniennes ; témoins encore, ceux qui ont travaillé à apaiser les deux révoltes du Nord-Ouest ; témoins encore, les volontaires qui sont allés combattre en Afrique-sud et y ont cueilli des lauriers pour leur pays ; car ils ne le cédaient à personne en héroïsme, ces soldats, et jamais ils n'ont tourné le dos à l'ennemi——

Des VOIX : Bravo !

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai une confiance sans bornes dans la valeur de ces soldats ; et si nous savons leur donner les moyens d'apprendre le maniement des armes ils viendront grossir les rangs de l'armée ; il lui fourniront le sang et la chair, la matière plastique qui donneront à ce corps militaire sa forme parfaite et le rendront apte à remplir ses devoirs, à l'heure utile.

J'ai déjà parlé de l'importance de fournir à notre milice les logements et les installations convenables.

Si nous tenons à donner une valeur réelle à notre armée de l'infanterie, il faut pourvoir à ce que chaque unité, chaque compagnie possède des quartiers convenables pour cent hommes au moins et où ils puissent se réunir et passer la soirée. Ces installations leur serviraient en quelque sorte de cercle où ils auraient à leur disposition des tableaux et autres moyens de s'instruire dans l'art de la guerre. On arriverait ainsi à inspirer aux militaires un plus vif intérêt pour les choses de la guerre; on les réunirait en faisceau et on obtiendrait les sympathies des hommes d'élite. Alors il ne serait plus question de savoir s'il faut leur accorder 75 cents ou un dollar par jour. Ce n'est pas l'esprit de lucre qui est le mobile de cette catégorie de militaires; ils s'inspirent du loyalisme et du désir de servir leur pays, et ils ne cherchent que l'occasion d'acquérir les connaissances nécessaires pour réaliser ce but. J'ai un mot à dire au sujet du Collège militaire royal. Nous sommes fiers, à bon droit, de cette institution, qui a produit des sujets d'élite occupant aujourd'hui des emplois importants dans l'armée anglaise. Si je ne me trompe, près d'une centaine d'officiers ayant fait leur instruction au Collège militaire, ont pris part à la guerre sud-africaine ; un ou deux de ces officiers se sont distingués au cours de cette guerre et occupent aujourd'hui dans ce pays des charges de la plus haute importance. En 1896 le Collège militaire royal périclitait Il s'y trouvait à peine cinq ou six élèves. Aujourd'hui, il n'y a plus lieu de faire de la propagande parmi la jeunesse ni de la solliciter d'aller suivre les cours du Collège ; au contraire, nous nous trouvons en présence de cette situation fâcheuse, que les jeunes gens sont forcés de se faire concurrence et de se disputer l'admission au Collège. Jadis les classes se composaient de dix à douze élèves; aujourd'hui il n'y a plus une seule place vacante au Collège, et il y a bien près d'une douzaine de jeunes gens qui demandent avec instance leur admission. Ces jours derniers, j'ai reçu d'un de nos concitoyens dont le fils détient une commission d'officier dans l'armée anglaise, une lettre contenant une citation d'une lettre qu'il venait de recevoir de son fils lui disant la haute estime dans notre Collège militaire jouit en Angleterre et dans l'armée anglaise. Je suis heureux de le déclarer: au début de mon administration, il nous était presque impossible d'engager les élèves sortis du Collège militaire à faire partie de notre milice permanente, tandis qu'aujourd'hui, nous comptons dans ce corps un grand nombre de ces élèves. C'est qu'ils comprennent que nous veillons au bien-être de notre milice et qu'ils peuvent s'y créer une carrière utile. Nous avons, en outre, établi un fonds de pension de retraite fort libérale, dont nos militaires pourront bénéficier, quand ils auront atteint la limite d'âge prescrite. Un autre fait qu'il me fait plaisir de noter, c'est que trois ou quatre élèves sortis du Collège militaire royal sont attachés au bureau des renseignements. Il n'y a peut-être pas lieu de regretter que nos jeunes gens entrent au service de l'armée anglaise et y occupent des charges importantes ; cependant je préférerais de beaucoup qu'ils demeurassent au pays, afin de nous prêter leur concours dans la solution des graves problèmes qui se dressent devant nous.

Je désire faire allusion au récent établissement d'une manufacture de fusils au Canada. La Chambre en conviendra, il importe que la milice canadienne puisse se suffire à elle-même sans recourir à l'aide de l'extérieur et que nous soyons en mesure de fabriquer nos propres armes, tout comme nous fabriquons nos propres munitions de guerre. Notre fusil n'est pas précisément le similaire du fusil adopté dans l'armée anglaise; mais il n'y a, pour ainsi dire, presque pas de différence, tandis que la cartouche des deux armes est précisément la même ; de sorte que si un corps d'armée anglais combattait à côté des nôtres, ou réciproquement, il ne saurait surgir d'inconvénient de l'utilisation de deux fusils légèrement différents.

Enfin, je le répète, nous avons agrandi notre arsenal. Autrefois, la fabrique de cartouches de Québec produisait, au cours de l'année, à peine autant de cartouches qu'il s'en fabriquait en un seul jour à l'arsenal de Woolwich. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de fabriquer ou le serons bientôt, 13,000,000 de cartouches, au lieu des 1,500,000 que nous fabriquions il y a sept ans. Nous avons établi une école d'artillerie se rattachant à l'arsenal. Non seulement nous fabriquons les cartouches pour les fusils, mais nous avons installé l'outillage voulu pour la fabrication des obus et de tous les projectiles utilisés par les canons de gros calibre, et nous sommes en train de construire, au coût de $30,000, un édifice qui servira d'école d'artillerie pour le Canada. En outre, nous encourageons l'établissement de compagnies scolaires dans la mesure où la loi l'autorise. Je regrette qu'il ne nous soit pas possible de faire davantage; toutefois, nous prescrivons des systèmes d'instruction; nous envoyons des sergents instructeurs partout où on le demande, et nous avons pu fournir les fusils aux classes les plus avancées. Ce n'est que le début. A mon avis, c'est dans les cadets, c'est dans la jeunesse

de nos écoles et de nos collèges que se trouve l'étoffe voulue pour façonner notre armée de l'avenir, si jamais elle est appelée à se mettre sérieusement à l'œuvre. En trois ou quatre semaines d'instruction et d'exercice, à cette époque de la vie, on apprend plus qu'en trois ou quatre années, quand on a atteint l'âge de vingt-cinq ans. Il serait peut-être utile de dire ici un mot au sujet de la loi relative à notre milice. Au commencement de la session, j'ai donné avis que je saisirais la Chambre d'un projet de loi se rattachant à la milice. Ce projet de loi était tout élaboré; mais plus tard on me demandât, par l'entremise du bureau des colonies, si je consentirais à me rendre en Angleterre pour y discuter certaines modifications que je songeais à effectuer. Je me serais peut-être rendu à cette invitation, si j'eusse prévu que cette intéressante session dût pour ainsi dire s'éterniser, et je serais revenu au pays à temps pour présenter mon projet de loi. Mais comme je ne ne pouvais prévoir la chose, j'ai cru préférable de remettre cette mesure à une autre session.

M. HENDERSON : Est-ce que le ministre ne sera pas en mesure de présenter son projet de loi au cours de cette session-ci ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'y songerai. A mon avis il ne convient pas d'aborder la discussion des modifications que je me propose de présenter à la Chambre. Lorsque viendra l'heure de présenter ce bill, nous pourrons en délibérer les différentes dispositions.

En terminant mes observations, j'ose exprimer l'espoir que le comité ne jugera pas que le programme que j'ai tracé soit trop prétentieux. A mon avis, ce programme est parfaitement applicable, et j'en ai la confiance, si la ligne de conduite que j'ai tracée est adoptée, il nous sera possible d'avoir dans un avenir assez rapproché, dans cinq ans au moins, une des meilleures organisations militaires du monde entier.

L'honorable M. TISDALE : L'année dernière, au cours du débat sur la milice, je me suis servi d'un langage que je veux citer puisqu'il reflète parfaitement ma pensée :

Dans les remarques que je vais formuler je m'abstiendrai de toute allusion politique et de toute récrimination. Je le répète, il faut bannir les influences politiques de l'armée. L'armée doit planer au-dessus de la politique. Sans doute, elle est subordonnée, dans une certaine mesure, à la politique, et puisque le ministre qui dirige la milice doit appartenir à l'un ou l'autre des parties politiques ; mais, pour mon propre compte, je vais m'efforcer ici de mettre au rancart toute considération d'ordre politique. Si je trouve matière à censure dans la conduite du ministre de la Milice ou dans le mode d'expédition de nos troupes en Afrique-sud, je me propose d'imiter l'attitude des libéraux en Angleterre : attendre la fin de la guerre et alors demander au ministre de rendre compte de sa conduite. Je tiens à faire voir au monde entier qu'en dépit de nos divergences politiques en Canada, nous sommes décidés à marcher comme un seul homme, quand il s'agit de la défense du pays et de l'empire, et d'ajourner l'exposition de nos griefs et nos récriminations, jusqu'à la fin des hostilités.

Je me propose d'éviter d'amener la discussion sur le terrain politique. Néanmoins, si je juge nécessaire ou à propos de faire quelque critique, je ne m'en abstiendrai pas dans la crainte qu'on pût m'attribuer quelque motif politique. Je ne dirai qu'un seul mot de la politique pour ne plus revenir ensuite sur ce sujet dans le cours du présent débat. Je préviens mon honorable ami le ministre de la Milice que pour tenir cette question hors du domaine de la politique, il lui faudra faire provision de prudence et d'énergie, car en dépit du tableau riant qu'il nous fait de l'état actuel de la milice, il reste encore certaines difficultés à surmonter. Je ne discuterai pas tout de suite les propositions de l'honorable ministre, attendu que je pourrai le faire avec plus d'avantage un peu plus tard, au cours des observations que j'entends faire par rapport à ce si important sujet.

Depuis un an, trois événements importants se sont produits qui se rattachent à notre organisation militaire : la fin des difficultés sud-africaines, la conférence coloniale et la nomination à la tête de notre milice d'un nouveau commandant. Maintenant que la paix est rétablie en Afrique australe, le moment est venu, ainsi que je le disais l'an dernier, de faire des commentaires. Nous nous félicitons de ce que cette campagne soit terminée, et c'est avec un sentiment d'orgueil mêlé de douleur que nous songeons aux braves qui reposent là-bas dans la solitude de leurs tombes, aux jeunes et vaillants soldats qui sont allés combattre pour l'empire et maintenir bien haut l'honneur du Canada. Nos héros qui ont survécu à cette campagne sont revenus au pays, ils ont déposé leur armes et se sont de nouveau confondus au reste de la population, mais le Canada n'oubliera jamais la valeur qu'ils ont déployée avec leurs camarades défunts, ni ce qu'il ont fait pour démontrer à l'univers que l'Angleterre n'est plus seule, qu'elle est entourée de ses enfants toujours prêts, dans les moments de danger, à se sacrifier pour assurer le maintien de l'empire et le triomphe des glorieux principes qui servent de base à la constitution britannique.

Avant de parler de la conférence coloniale, je ferai certaines observations au sujet du rapport du ministère de la Milice. Je crois que nous pouvons nous féliciter à bon droit de ce que notre milice a la bonne fortune d'avoir à sa tête un soldat aussi distingué que le nouveau major général. Le commandant de la milice a séjourné assez longtemps au pays pour que nous soyons en mesure d'apprécier son œuvre. Avant sa venue au Canada, il savait déjà un peu ce qu'était notre milice, car il fut du nombre des plus brillants officiers que la mère patrie jugea nécessaire d'envoyer dans le Sud-africain. Je vais citer certains passages de son

rapport afin de faire voir notre situation par rapport aux très importantes questions que le ministre de la Milice a traitées. Voici ce qu'il dit :

J'ai proposé qu'à l'avenir les effectifs régimentaires de la milice active soient sur le pied de guerre, chaque unité contenant en outre en elle-même le germe d'une réserve. Vous avez, d'une manière générale, approuvé ce projet, et je suis présentement à composer ces effectifs, que je vous soumettrai lorsqu'ils seront complets.

Le rapport ne parle pas des résultats qu'on a obtenus, mais mon honorable ami nous en a donné un aperçu. Le major général continue :

Ces camps d'instruction embrassèrent une période totale de 25 jours, que je consacrai entièrement à diriger moi-même l'instruction, me portant à chaque camp à tour de rôle.

Comme des hommes n'ayant que neuf jours ouvrables dans l'année pour apprendre leurs devoirs de soldat et de sous-officiers ne peuvent consacrer aucune partie de ce temps au cérémonial, je fis en corte que l'instruction portât exclusivement sur le service pratique.

Officiers et hommes travaillèrent avec beaucoup de zèle et d'intelligence, et bien que le système fût tout à fait nouveau pour un grand nombre d'entre eux, ils ne furent pas lents à s'en rendre maîtres. Les exercices tactiques qu'ils eurent à faire vers la fin de la période d'instruction eurent l'utilité de montrer à tous combien il leur restait à apprendre avant de pouvoir être regardés comme de bons soldats, et à plus forte raison des sous-officiers capables d'en instruire ou conduire d'autres.

Ce que j'ai observé dans ces camps m'a démontré que le soldat canadien prend le plus grand intérêt à tout ce que son intelligence lui prouve être d'un avantage pratique réel. C'est pourquoi je me propose à l'avenir de laisser de côté les défilés et le cérémonial, et plutôt de transformer virtuellement les camps en écoles d'instruction ayant uniquement pour but de mettre le soldat en état d'entrer en campagne, sans un seul article dans le programme qui ne tende à développer ses qualités guerrières.

Bien que la milice rurale compte dans ses rangs un grand nombre d'officiers et d'hommes sérieux et dévoués, elle ne répond pas aux besoins de la défense nationale. De nom c'est un corps d'hommes qui s'engagent à servir pendant une période de trois ans. De fait elle consiste et a toujours consisté en un certain nombre de régiments qui se composent presque entièrement de nouvelles recrues chaque fois qu'ils sont convoqués à l'instruction. Nombre de recrues entièrement neuves s'engagent avant la période d'exercices qu'on ne reverra peut-être plus jamais après, attendu qu'il ne se fait réellement pas d'efforts pour les contraindre à remplir leur engagement, pour la bonne raison que les moyens de les y forcer sont tout à fait insuffisants. Par conséquent, il est impossible de pousser l'instruction au delà des phases les plus élémentaires. Un pareil système est à la fois abusivement dispendieux et inefficace au point de vue militaire. Le tarif de solde est si bas et les conditions d'instructions sont si insatisfaisantes que les meilleurs hommes n'entrent pas dans la milice comme ils pourraient le faire. Il s'ensuit que les sous-officiers aussi sont dans une grande mesure insuffisamment capables pour leurs postes ; et comment peuvent-ils commander le respect de leurs propres devoirs ! Nombre d'hommes vont au camp en qualité de sous-officiers sans avoir fait le moindre apprentissage, et la proportion de ceux qui arrivent ainsi avec un grade dont ils ne connaissent pas les fonctions montre clairement qu'il y a manque de continuité dans le personnel des unités.

M. TISDALE.

Ce que je viens de dire d'un certain nombre des sous-officiers peut s'apliquer à certains des officiers, dont plusieurs n'ont évidemment pas assez étudié leur profession pour pouvoir être les chefs et les instructeurs de leurs sous-officiers et hommes. Je reviendrai plus loin sur ce sujet.

L'instruction volontairement puisée dans les livres, des conférences faites à leurs hommes, en hiver, dans de confortables salles d'armes bien pourvues (là où il y en a), et un travail entièrement pratique en été, joint à l'excellent esprit dont les officiers de la milice canadienne sont pénétrés, produiront bientôt, j'espère, le résultat voulu.

Matériel.

Le pays est loin d'avoir tout ce qu'il faut en matériel et effets militaires de toutes sortes pour le service actif, et c'est en temps de paix qu'il importe de suppléer à ce qui manque. Il est absolument nécessaire que la quantité réglementaire de chaque article d'équipement qu'il faut pour la mobilisation d'une compagnie soit au dépôt de cette dernière, et pour celle d'un régiment au chief-lieu de commandement de ce régiment.

Bien qu'il paraisse y avoir une quantité d'effets de campement presque suffisante pour les unités existantes, il n'y en a certainement pas de réserve pour l'armée qu'il faudrait mettre sur pied en cas de guerre.

Il n'y pas de charrettes pour cartouches à fusil ni de voitures à eau. Le nombre de voitures d'ambulance bien faites est loin d'être ce qu'il faudrait pour mobiliser même l'effectif de paix de la milice. Ce serait inévitablement une source de grandes souffrances pour les troupes canadiennes s'il leur fallait en venir aux prises avec un ennemi.

Je cite ces extraits non seulement dans le but de renseigner la Chambre, mais aussi pour qu'ils soient consignés dans les " Débats " et que le pays en prenne connaissance ; car si un certain nombre de militaires reçoivent un exemplaire de ce rapport, il n'en est pas de même de la masse du public qui n'en connaît guère le contenu. Voici en quels termes l'officier général commandant parle de la cavalerie :

J'ai mis en circulation un mémoire sur le dressage des troupes montées du Canada, ainsi qu'un abrégé d'instruction. J'ai assimilé l'équipement et le dressage de toutes troupes montées.

Je suis à préparer, au sujet du dressage de la milice, des instructions portant particulièrement sur le tir, le génie et le service en campagne généralement.

Parlant des corps de cadets ou bataillons scolaires, il dit :

Cette branche du système de défense national pourrait aisément être de la plus grande utilité pour le pays, mais pour différentes raisons elle est présentement de peu d'importance.

Les résultats de la présente organisation soutiennent très défavorablement la comparaison avec ce qui a été accompli dans l'Australasie.

La question entière des compagnies scolaires demande à être étudiée et réorganisée sur des bases pratiques, attendu que la jeunesse du pays est un magnifique élément qu'on n'a pas encore su utiliser au point de vue militaire.

Il devrait être pris des mesures pour fournir l'instruction militaire voulue à tout corps de cadets d'une certaine force numérique.

Ces extraits nous montrent non seulement dans quelle situation se trouve actuellement la milice canadienne, ils mettent en relief le talent, l'activité et l'enthousiasme qui caractérisent l'officier général commandant. Il n'est point de détail si minutieux qui ne fixe son attention, point de problème si difficile dont il n'entreprenne la solution. Je le répète, nous devons nous féliciter d'avoir à la tête de notre milice un homme dont les états de service et la renommée sont les plus brillants, un homme doué d'un jugement sain, de beaucoup de talents et d'une infatigable activité. Je prédis que si l'on seconde ses efforts, il fera marcher la milice de succès en succès, et que s'il n'y parvient pas, la faute en sera au ministère et au pays.

Qu'on me permette maintenant de citer une couple de passages du rapport du gouvernemnt canadien à la conférence coloniale, où l'on verra jusqu'à quel point nos ministres ont engagé le pays en ce qui concerne la question de la défense :

Mais tout en signalant les progrès que le Canada a accomplis sous le rapport del'organisation militaire, les ministres sont loin de prétendre que l'on a atteint la perfection. S'il existe des lacunes, le gouvernement canadien n'a pas de plus grand désir que de les combler ; à cet effet, il accueillera avec faveur les conseils et le concours d'officiers anglais expérimentés, et fera tout en son pouvoir pour s'assurer un système efficace de défence.

En terminant, les ministres répètent que si le gouvernement du Canada se voit dans l'obligation de refuser son assentiment à ces propositions, il se plaît néanmoins à reconnaître la nécessité où se trouve le Canada de faire, par rapport à sa défense, des dépenses proportionnées à l'accroissement de sa population et de ses richesses. Il désire que ces dépenses soient faites de façon à alléger le fardeau qui pèse actuellement sur le contribuable de la mère patrie ; de plus, il désire ardemment travailler à la réalisation de ses projets de défense avec le concours des autorités impériales et d'après les conseils d'officiers expérimentés de l'empire, et cela, dans la mesure compatible avec le principe de l'autonomie législative, principe qui a si puissamment contribué à l'unification de l'empire.

A cette époque-là, des renseignements précieux nous furent communiqués au sujet de la dépense par tête que s'imposent les différentes colonies, y compris le Canada, par rapport à la défense. D'après ces renseignements, c'est le Canada qui dépenserait le moins de ce chef, attendu que la capitation ne s'y élève qu'au quatorzième de ce qu'elle est en Angleterre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A combien était portée la dépense du Canada par tête ?

L'honorable M. TISDALE : A deux shillings. Cela représente la moyenne à venir jusqu'à cette année, s'il faut en croire les données fournies par l'honorable ministre de la Milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A peu près.

L'honorable M. TISDALE : Je ne veux pas fatiguer la Chambre en fixant son attention sur ces chiffres. J'ai tout simplement voulu établir l'attitude que le gouvernement a prise en cette matière. Je suis d'avis qu'en cette matière nous devrions appuyer les projets du gouvernement, à moins qu'ils ne soient entachés de quelque vice, Quand il me semblera que le gouvernement s'inspire de principes faux, je ne me ferai pas scrupule de lui signaler son erreur. Pour l'instant, les ministres représentant la nation, nous ont liés envers l'empire, directement ou indirectement, en ce qui concerne cette question. Je crois donc que les deux partis devraient accorder leur appui au gouvernement , à moins qu'il ne commette quelque grave erreur; ceux qui ne seront pas satisfaits pourront attendre, pour faire mieux, que la faveur populaire les ait portés au pouvoir. Je partage entièrement l'avis de l'honorable député de Haldimand (M. Thompson), qui a dit :

Toutes ces citations mises ensemble renferment une promesse formelle de la part de nos représentants de travailler au relèvement de la milice, promesse donnée dans une circonstance de grave importance, couchée par écrit, toute erreur, tout malentendu rendus impossibles.

Cela m'amène à traiter la question principale, à parler de l'état actuel de notre milice et des moyens que propose l'honorable ministre pour l'améliorer. Force m'est d'avouer que l'éloquent plaidoyer qu'il a fait en faveur de l'augmentation de la dépense et de son ambitieux projet de relèvement de notre organisation militaire est fort intéressant et mérite la plus grande attention. Personnellement, je ne m'opposerai pas à ce que le parlement s'engage dans des dépenses qui pourraient peut-être me paraître excessives, si les autorités militaires du pays les jugent nécessaires à la défense nationale. Bien que ce projet soit assez vaste pour effrayer certaines gens, il est bien certain que s'il est praticable, que si on on le met à exécution suivant les règles de la prudence, il nous aidera à jeter les fondations d'un superbe système de défense. J'approuve le projet dans ses grandes lignes, mais il doit être bien compris que nous ne nous reposons pas uniquement sur ces dépenses, qu'il devra être fait du travail efficace par ailleurs. Si nous voulons doter le pays d'un bon système de défense, nous ne devons pas hésiter à faire les dépenses nécessaires, mais mon honorable ami le ministre de la Milice ne doit pas oublier que si nous lui votons un crédit de cette importance, à un tel sacrifice de deniers devront s'ajouter des cours d'instruction et des travaux efficaces qui

nous donneront un effectif de guerre convenable et suffisant que complètera une réserve de même valeur. Au sortir de la campagne sud-africaine et à la suite des autres troubles dont il a parlé, mon honorable ami n'a pas dû oublier que la dépense faite sur le pied de paix a toujours été beaucoup moins considérable que le crédit qu'il demande; or comme ce crédit est destiné au maintien de la milice sur le pied de paix, je n'ai pu m'empêcher mon honorable ami lorsqu'il a eu le courage et la franchise de dire que nous devrons faire face à cet accroissement de dépense pendant trois ou quatre ans.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Probablement pendant cinq ans.

L'honorable M. TISDALE : Je suis d'avis que si nous entreprenons de réaliser ce projet—et je crois qu'on en peut mener l'exécution à bonne fin, il est tout probable que le chiffre de la dépense ne diminuera jamais. Cette dépensse ne m'effraie pas, surtout si le pays doit continuer de s'élancer comme à présent dans la voie du progrès. M'est avis que si cette dépense est nécessaire, nous devons la faire tout de suite et sans hésiter. Etant donné le développement rapide de nos industries, l'accroissement de nos productions et du chiffre de notre population, ainsi que l'importance que la mère patrie attache aux grandes questions impériales et coloniales, il me paraît certain que le plus bel avenir est réservé à notre pays, car nul autre pays au monde ne peut offrir autant d'avantages aux immigrants que notre cher Canada. Nous avons vu un grand ministre des colonies résigner sa charge, la plus haute à laquelle il soit donné d'aspirer, afin de lutter en faveur d'une union plus étroite entre les diverses parties de l'empire britannique. Cette bataille est d'une importance suprême pour le Canada, et lorsqu'on l'aura gagnée, nous aurons un marché illimité, un marché susceptible d'absorber plus que ce que nous pourrons produire pendant des années et des années, et nous verrons se diriger vers nos bords autant d'immigrants que nous en voudrons, et des immigrants de la meilleure classe possible. Je ne crois pas ce que disait l'autre jour l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), c'est-à-dire que dans quelques années nous ferons passer notre blé par Port-Arthur pour l'expédier aux Etats-Unis, parce que d'ici là la population de ce pays se sera accrue de 20,000,000 d'habitants. Si l'on parvient à resserrer les liens qui unissent les colonies à la mère patrie, il est vraisemblable que nous verrons plus d'habitants des Etats-Uunis immigrer au Canada que d'émigrants des autres pays aller s'établir dans la république voisine. Nous devrions nous efforcer de favoriser l'établissement de relations plus étroites avec la mère patrie ; nous ne devrions pas nous en tenir au tarif de faveur que le gouvernement canadien a accordé à la nation anglaise.

Bien que le gouvernement du Canada ait refusé de considérer la question de la défense au même point de vue que les autorités impériales, il s'est néanmoins engagé à améliorer l'état de notre milice, et la crainte de la dépense ne devrait pas nous empêcher de remplir cet engagement. Par conséquent, si le ministre de la Milice et de la Défense entreprend la réalisation de ce projet d'après les lignes qu'il a tracées et dans le but de perfectionner notre organisation militaire, je ne pourrai que seconder ses vues. Si nous devons avoir une force militaire, elle doit être proportionnée à ce que seraient nos besoins en temps de guerre. Bien que l'enrôlement ne doive pas être aussi considérable qu'il le serait en cas d'hostilités, il est sage de tenir les services auxiliaires d'habillement, de santé et de matériel de campement sur un pied d'efficacité. Non seulement devons-nous nous pourvoir d'un matériel de guerre complet, nous devons aussi donner une instruction suffisante à ceux qui doivent en prendre soin et qui devront s'en servir au besoin. Tout cela va coûter fort cher.

Je présume que l'honorable ministre, se voyant obligé de demander d'aussi importants crédits, n'a pas jugé à propos de pourvoir à la construction du nouvel arsenal qu'il nous a promis l'an dernier ou l'année précédente ; il a engagé sa parole, et il ne devra pas tarder trop longtemps à remplir sa promesse, car cet arsenal est indispensable à notre système de défense.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai oublié de dire qu'une compagnie offre actuellement au gouvernement d'établir un arsenal dans la ville d'Ottawa à la condition qu'on lui donne l'entreprise de la fourniture d'une grande quantité de munitions.

L'honorable M. TISDALE : Je ne veux pas m'engager envers Ottawa, mais je suis heureux d'apprendre que l'arsenal sera établi dans la province d'Ontario. C'est au ministre et au major général qu'il appartient de déterminer l'endroit qu'il devra occuper, et la question exige beaucoup d'attention ; c'est pourquoi je craindrais de me prononcer dès à présent. Toutefois, je dirai que l'arsenal serait bien à sa place dans l'ouest de la province d'Ontario. Je suis fort aise d'apprendre que l'honorable ministre s'occupe de cette question.

Je ne discuterai pas à présent les détails de ces différents crédits, car lorsque nous en aurons entrepris l'étude, l'honorable ministre nous fournira sans doute les renseignements qu'il n'a pu nous donner au cours de ses remarques. Le plus important en tout ceci, ce n'est pas l'établissement des services auxiliaires. Je désire que l'honorable ministre et le gouvernement se rendent bien compte de la responsabilité qu'ils assûment en demandant ces très importants crédits que le parlement va sans doute leur voter. Le projet du gouvernement va nous impo-

ser ces dépenses pendant plusieurs années ; c'est une innovation qu'il convient d'étudier minutieusement, car elle liera tous ceux qui la préconisent, et si l'on commet quelque erreur, c'est le pays qui en subira les conséquences. L'achat, l'usage et l'entretien du matériel, tout cela n'est rien comparé à la question que je vais aborder. Tous les services auxiliaires peuvent s'établir sans peine ; ils seront pour la plupart sous la direction d'hommes remunérés à cet effet, car il faut s'assurer les services de personnes possédant les qualités requises. C'est l'enrôlement de nos " soldats citoyens " qui constitue le grand problème de notre milice. Je conviens que sans les services auxiliaires on ne saurait donner à la milice la valeur qu'elle devrait posséder et qu'elle possède dans la plupart des pays où on s'en occupe sérieusement. Pour les avoir, il suffit de s'imposer les dépenses nécessaires. Mais ce n'est pas là qu'est l'embarras, et ce n'est pas cela qui embarrasse en ce moment l'honorable ministre. Si j'appelle l'attention sur ceci, c'est que je n'approuve pas certains détails du projet de l'honorable ministre, et cela pour des raisons que je vais exposer. Mais cela ne veut pas dire que je m'oppose à ce crédit ou que j'entends combattre le projet. C'est mon honorable ami qui est responsable de ce dernier, mais je veux qu'il sache combien il est difficile de former et de maintenir un noyau d'armée de 40,000 hommes, ainsi que de former et de maintenir une réserve.

Si l'on n'obtient pas ce résultat, l'argent sera dépensé en pure perte. Mieux vaudrait alors accepter la doctrine du timide représentant de Labelle, se contenter d'un service de police et laisser le pays à la merci des nations auxquelles il pourraient prendre fantaisie d'envahir le Canada. Cette doctrine ne me va pas. J'ai été élevé à une autre école que cela. J'estime qu'il convient de défendre son bien. Quand on est homme, on ne se demande pas quelles peuvent être les chances de succès, on vole à la défense de son pays sans songer qu'on y perdra la vie.

Je félicite l'honorable ministre d'avoir eu le courage de venir demander au parlement de voter des crédits aussi considérables. Il lui a fallu encore plus de courage pour déclarer que ces dépenses ne se feraient pas que cette année. Il a plaidé sa cause comme il convenait de le faire. Je lui ferai observer qu'au point de vue financier, l'innovation est très hardie. Le peuple lui en demandera un compte sévère ou l'en félicitera. L'obtention et la dépense des crédits constituent la partie la plus facile de la besogne.

J'aborde maintenant le problème dont la solution est plus difficile que celle de la question de la solde de la milice. L'an dernier, le ministre nous a promis une réserve suffisante pour porter l'effectif à 100,000 hommes. Il nous a fait aujourd'hui un tableau très flatteur de l'état de la milice et des résultats obtenus aux camps cette année. Les cadres des régiments urbains ont toujours été et sont encore remplis. Ils sont pour cela dans une situation avantageuse. Mais il ne faut pas oublier qu'il reste encore beaucoup à faire. Mais il ne faut pas oublier qu'il reste encore beaucoup à faire, le major général l'a dit, pour les préparer aux manœuvres de campagne. Ils font bien l'exercice quand bon leur semble dans leurs salles, mais si on ne les soumet pas à un entraînement spécial, les manœuvres de campagne pourraient peut-être leur ménager des surprises. On peut aisément obvier à cet inconvénient ; mais, ou les données officielles sont erronées, ou l'organisation de la milice rurale est défectueuse. Bien que je me fusse déjà occupé de cette question, mon attention y a été encore plus vivement attirée par les remarques de l'honorable député de Halmand et Monk (M. Thompson). Que mon honorable ami me permette de lui dire qu'il fait bon voir un jeune membre du parlement s'élever au-dessus des considérations de parti pour exprimer sa pensée à titre de soldat et de député. Il a dit au sujet de notre milice des vérités que certaines personnes ont pu trouver peu agréables, ce dont je le félicite. Dans ces circonstances, j'ai porté plus d'attention à ses remarques que je ne l'aurais fait autrement. Il nous a parlé de l'état des camps. Je me suis donné la peine de préparer un relevé général qui est loin de confirmer les explications que le ministre de la Milice a données en faveur du camp de Niagara et des autres. Le député de Haldimand et Monck a dit :

> Ne suis-je pas justifiable de supposer, en outre, qu'une fois le ministère persuadé que la milice n'est pas même stationnaire, mais qu'elle rétrograde, ce ministère, qui s'est engagé vis-à-vis la Grande-Bretagne à travailler au relèvement de la milice, se hâtera de faire disparaître le danger ?
>
> Or, M. l'Orateur, en toute sincérité, après avoir dûment considéré et pesé mes paroles, je déclare aujourd'hui, de mon siège au parlement, que la milice, en ce qui regarde ses bataillons ruraux, est en ce moment dans une situation infiniment plus désespérée qu'elle n'était il y a deux ans, et que dans mon opinion une année de plus des conditions actuelles va avoir l'effet de la démoralisation complète.
>
> La raison, il ne faut pas aller la chercher bien loin : elle se trouve dans le chiffre de la solde à cinquante cents par jour.

Je ne crois pas comme mon honorable ami (M. Thompson) que la cause ré side entièrement dans le chiffre de la solde, mais je viens avec lui que la solde accordée à nos soldats est trop insuffisante. J'approuve l'idée du ministre de baser le chiffre de la solde sur le nombre d'années de service, mais étant donné l'état actuel de la milice, je crois qu'il serait sage de porter tout de suite le chiffre de la solde à 75 cents par jour et de l'élever ensuite en se basant sur le nombre d'années de service. Comme le colonel Thompson, je connais l'état de notre milice rurale. Je sais que depuis un certain nombre d'années elle laisse à désirer sous le rapport du recrutement. Bien que ceux qui en

font partie ne tiennent pas à être considérés comme des gens à gages, ils n'entendent pas, non plus, à en être pour leurs frais. Les hommes d'élite—et ce sont des hommes de cette classe qu'il nous faut—ne s'accommodent pas de la nourriture du camp et sont obligés de compléter leurs menus à même leurs propres deniers, ce qui fait qu'ils se trouvent assez souvent en perte. On dira peut-être qu'ils devraient être tenus de s'accommoder de la nourriture du camp, mais on ne saurait exiger cela de la part d'une classe d'hommes comme celle dont a parlé l'honorable ministre. Les membres du parlement eux-mêmes ont réclamé le relèvement de leur indemnité ; on en fait autant dans toutes les carrières. Il s'est opéré bien des changements depuis l'époque où l'on fixa le chiffre de la solde à 50 cents par jour. J'ai par devers moi les rapports des années 1896 et 1897, c'est-à-dire celui de l'année qui a précédé l'entrée de mon honorable ami au ministère, et celui de sa première année d'administration ; or, on constate entre les deux une différence frappante.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le camp de 1896 s'est tenu sous ma direction.

L'honorable M. TISDALE : Le rapport porte la signature de l'honorable M. Dickey.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que je ne puis comprendre. Le camp de 1896 ne s'est tenu qu'en septembre.

L'honorable M. TISDALE : Peu importe, car si je basais ma comparaison sur les rapports précédents, elle serait encore plus défavorable au ministère. En 1896, on a appelé sous les drapeaux 12,710 hommes, 11,910 ont répondu à l'appel ; il en a donc manqué 800. En 1897, on en a appelé 10,719 ; 9,970 ont répondu à l'appel, et 749 y ont manqué. Dans l'exposé qu'il a fait aujourd'hui, le ministre n'a pas fait de distinction entre les bataillons ruraux et les bataillons urbains.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami de Haldimand avait critiqué les bataillons des campagnes et non ceux des villes.

L'honorable M. TISDALE : C'est vrai. En 1902, l'honorable ministre a appelé sous les drapeaux 22,897 hommes ; 7,937 seulement ont répondu à l'appel, et 14,960 y ont manqué.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député fait erreur. En 1902, nous avons appelé sous les drapeaux beaucoup moins d'hommes que cette année. Il n'y avait alors que 15 hommes par compagnie au lieu de 21. Nous n'avons appelé qu'un seul officier par compagnie, tandis que cette année, tous les officiers ont été appelés.

L'honorable M. TISDALE : J'emprunte ces chiffres au Livre Bleu intitulé " Rapport indiquant le nombre des officiers, sous-officiers, hommes et chevaux exercés pendant l'année 1902, dans les camps de district ". Le total des officiers était de 1,905; celui des sous-officiers, de 20,902; et le nombre total de ceux qui ont pris part à l'exercice pendant douze jours était : officiers, 881 ; sous-officiers et soldats, 6,932. On trouve le sommaire à la fin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Que dit le sommaire ?

L'honorable M. TISDALE : Il donne les mêmes chiffres pour les camps de district, et il indique le résultat de l'appel aux quartiers locaux, qui était superbe.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il doit y avoir quelque erreur dans l'entête de cet état. Malgré ce qu'en dit la table en 1902 on n'a appelé par compagnie que 15 hommes sur un effectif de 40, avec un officier seulement. Celui qui a dressé ce rapport s'est trompé. Je regrette beaucoup cette erreur; mais, à dire vrai, moins que la moitié des hommes furent appelés en 1902, comparativement à cette année.

M. THOMPSON (Haldimand) : Si l'honorable ministre veut me permettre, je lui dirai que dans le camp de Niagara, où les choses se passaient comme dans tous les autres cette année, on a appelé un officier et tous les officiers avec l'état-major de régiment et 21 simples soldats par régiment, pour la corvée et dispensés de l'exercice ; par conséquent il n'est pas possible que les chiffres du rapport soient exacts.

L'honorable M. TISDALE : Tout ce que je puis dire c'est que le rapport contient cela, et il faudra le corriger s'il est inexact.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il est inexact, cela est certain.

L'honorable M. TISDALE : D'après les chiffres de cette année, on a appelé 15,904 officiers et soldats, et 12,009 ont répondu à l'appel, soit environ les trois quarts.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est la proposition ordinaire.

L'honorable M. TISDALE : Ajoutez à cela, d'après le même tableau, l'effectif des régiments des villes, qui se chiffre par 11,754, et vous avez seulement 23,763 hommes sur notre force totale de 40,000. Si vous n'avez pas été en état d'obtenir de réponse à l'appel limité de l'année dernière, c'est que vous ne pouvez pas en équiper un plus grand nombre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mais l'honorable député verra que nous avons appelé seulement 15,000 hommes et que 12,000 ont fait acte de présence.

L'honorable M. TISDALE : C'est l'honorable ministre qui se trompe. Le seul fait de n'appeler que 15,904 hommes démontre qu'il n'en restait pas d'autres, car sans cela vous auriez rempli les rangs. S'il vous en manque 25 pour 100 de votre nombre, allez-vous compter tous ces absents comme s'ils étaient présents ? Mettons que vous ayez besoin pour le service actif d'un certain nombre d'hommes et que vous donniez ordre aux commandants des divers régiments d'amener tant d'hommes ; ils font un appel général à tous les hommes disponibles jusqu'à ce qu'ils soient arrivés au nombre requis.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Prenons le cas d'une compagnie de 40 hommes. On en appelle 21 et le capitaine de cette compagnie les choisit. Mon honorable ami conclut que, parce que ceux-ci ne se sont pas présentés tous, pas un seul des autres n'aurait fait acte de présence s'ils avaient été appelés. Voilà en quoi je crois qu'il se trompe.

L'honorable M. TISDALE : J'ai été capitaine et colonel, et nous n'agissions pas de la sorte, comme pourrait l'attester également le colonel Thompson. Nous disons qu'il nous faut tant d'hommes et le mot d'ordre est donné. Dans le cas où le nombre de ceux qui répondent à l'appel est insuffisant, est-ce que nous marchons sans essayer d'en trouver d'autres ? Pas du tout.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Par malheur, en règle générale, les officiers des bataillons ruraux auxquels j'ai appartenu pendant un quart de siècle ne réunissent leurs hommes que le matin même de leur départ pour le camp ; et il se peut qu'ils n'aient pas l'occasion au dernier moment de remplacer ceux qui ont fait défaut.

L'honorable M. TISDALE : Il est inutile de discuter cette question. Je prétends que, s'il vous faut 21 hommes choisis parmi 45, et que vous partiez avec 5 hommes de moins c'est une preuve évidente que les officiers ne savent pas ce qu'ils ont à faire ou qu'ils n'ont pas d'autres hommes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est une preuve concluante que 5 hommes qui ont promis de se rendre ont manqué à leur parole, ce n'est pas autre chose.

L'honorable M. TISDALE : Nous avons toujours de la difficulté à trouver assez d'hommes. S'il y avait des difficultés il arriverait autre chose, car vous feriez de nouvelles recrues. Je sais qu'au départ pour le camp du vieux bataillon de Norfolk, nos volontaires ne partaient pas avant d'avoir le nombre suffisant. Les capitaines faisaient du recrutement pendant dix jours ; le colonel Thompson trouvait que ces dix jours n'étaient pas assez longs, et je sympathise avec lui sur ce point.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis d'accord avec vous.

L'honorable M. TISDALE : Une autre conséquence de ce manque à l'appel dont parle l'honorable ministre c'est que très souvent dans les bataillons se rendant au camp,la moitié des hommes sont des recrues.

Il n'en était pas ainsi autrefois. Je me souviens que pendant des années le colonel Davis le prédécesseur de l'honorable ministre au commandement du 38e et du 39e bataillons avait coutume d'aller au camp avec 300 ou 400 hommes, selon qu'il avait six ou huit compagnies. Je dis que vous ne pouvez mobiliser que 12,000 hommes dans les districts ruraux à la suite d'un appel ordinaire; et votre réserve qui devrait être de 60,000 hommes, n'est que de 10,000. Les chiffres du colonel Thompson—et je les accepte—démontrent que les sociétés de tir ne comptent pas 10,000 membres, à part ceux qui appartiennent à la milice. J'en parle d'après les divers clubs que, je connais dans mon propre district électoral. L'honorable député s'est exprimé avec beaucoup de réserve et de modération, selon sa coutume, ne voulant pas se livrer à une critique sévère.

Cet état de choses n'en est pas moins peu satisfaisanat et inquiétant, et le ministre devrait s'occuper de l'organisation de ces bataillons ruraux. Les rumeurs que j'entends ne sont peut-être pas fondées, mais il est responsable et il devrait tenir compte des avertissements. Je le préviens que les politiciens s'agitent dans notre milice. Lorsque j'en faisais partie, les commandants—et l'honorable député de Haldimand (M. Thompson) suit, je crois, la même ligne de conduite—avaient bien soin de bannir la politique de cette organisation et d'accorder de l'avancement aux plus méritants sans s'occuper de leurs opinions politiques. Je n'étais pas député dans le temps, et nous ne nous occupions pas des membres de la Chambre. Si un officier cherchait à obtenir des faveurs d'un député, nous ne le gardions pas longtemps au milieu de nous. Evidemment quelque chose va mal dans notre système de milice; nos jeunes gens ne se sentent pas attirés dans les rangs de la milice, cemme l'a démontré l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson) dans le discours très modéré qu'il a prononcé dernièrement, inspiré qu'il était par la conscience de son devoir et sa responsabilité comme commandant d'un régiment. Que la difficulté ait son origine dans les quartiers de district ou que les politiciens soient au fond de l'affaire, nous sommes en présence d'un état de choses alarmant, tel que nous l'a signalé l'honorable député d'Haldimand, et si le ministère de la Milice n'en trouve pas la cause aux quartiers généraux, l'honorable ministre ne pourra pas invoquer l'excuse qu'il n'a pas été averti par les commandants, auxquels s'ajoute un ancien officier qui prend le plus grand intérêt dans notre milice et désire de grand cœur qu'elle soit bien organisée.

Dans son discours de l'année dernière l'honorable ministre de la Milice s'exprima comme suit sur le rapport du major général auquel j'ai fait allusion précédemment.

Maintenant, je vais toucher légèrement à quelques-unes des questions traitées par le député de Norkfolk-sud. Il a commencé par parler du rapport annuel du ministère de la Milice et plus particulièrement du rapport du commandant général. Ceux qui voudront se donner la peine de lire ce rapport, reconnaîtront avec moi que les éloges que l'honorable député en a faits sont bien mérités. Sans approuver entièrement certains détails et certaines conclusions qu'il contient, je dois dire que je l'approuve dans son ensemble. J'ai toujours été d'avis que le commandant en chef de notre milice devait être libre de porter à la connaissance du public ses opinions personnelles de militaire, et c'est pour cette raison que durant mon terme d'office, et je crois que cette coutume était suivie par mes prédécesseur. On a toujours facilité à cet officier de dire ce qu'il pensait de notre milice et des mesures à prendre pour l'améliorer.

Mais ce à quoi je m'oppose et contre quoi je proteste est le refus de l'honorable ministre de soumettre à la Chambre le rapport du commandant au ministre lui-même. L'an dernier, l'honorable ministre s'engagea à donner carte blanche au major général pour exprimer franchement ses opinions sur l'état actuel de la milice et sur les moyens qu'il jugerait convenables pour l'améliorer. Cette année je trouve dans le rapport du major général le paragraphe suivant :

En même temps que ce rapport j'ai l'honneur de transmettre aussi un autre rapport spécial auquel j'ai beaucoup réfléchi et qui contient un vaste projet pour l'amélioration de la milice. Si les propositions contenues dans ce rapport sont mises à exécution, je crois qu'elles contribueront à augmenter l'efficacité de la milice.

Je dois ajouter que, à la dernière occasion que j'ai exposé cette affaire à la Chambre, l'honorable ministre de la Milice a offert de montrer ce rapport spécial à moi-même et aux député, mais je n'ai pas accepté cette offre. Je considérais que ce n'était pas un rapport confidentiel et que le ministre de la Milice n'avait pas le droit de le cacher selon son bon plaisir aux députés, au peuple et à ceux qui s'intéressent à la milice, qu'elles que fussent les propositions soumises par le major général. Le refus de publier ce rapport m'a indigné et je n'ai pas voulu profiter de l'offre de l'examiner, en présence du droit que possède tout citoyen d'en prendre connaissance aussi bien qu'un membre de la Chambre. Voici ce que dit sur ce sujet un de nos grands journaux quotidiens indépendants, le " News " de Toronto :

On s'occupe activement de la réforme de la milice au Canada. Cependant on y va quelque peu sans suite, par à-coups et le mouvement paraît manquer de prévision et de plan défini. Depuis quelque temps on s'est évertué surtout à réorganiser les services auxiliaires indispensables et on a fait de bon ouvrage. Le service des subsistances a obtenu un brillant succès à Niagara. Les compagnies de brancardiers et d'ambulanciers sont d'excellentes troupes. Le service des renseignements a un bon point de départ et le service de l'intendance a obtenu du succès.

Il reste cependant beaucoup à faire. Le corps de génie a été grandement négligé, bien que la guerre du Sud-africain en ait démontré l'urgente nécessité. Aux quartiers généraux le commandant n'a pas d'officier du génie, et il n'y a pas de corps de génie dans l'effectif permanent. Cependant une école pour former un tel service serait d'une grande valeur pour le pays au double point de vue de l'industrie et de la milice. Les services auxiliaires ne sont pas du tout à la hauteur des besoins de la milice canadienne.

Je donne crédit à l'honorable ministre d'avoir fait disparaître quelques-uns de ces défauts par le plan qu'il a soumis.

L'insuffisance des services de mobilisation sur le pied de guerre est décourageante ; par exemple, on a fait remarquer à maintes reprises que la proportion entre la cavalerie, l'artillerie et l'infanterie est absolument erronée. La leçon du Sud-africain nous a enseigné la nécessité des pièces de gros calibre et des pom-poms. A-t-on fait des démarches sérieuses pour procurer ces engins à notre artillerie ?

La mitrailleuse est indispensable en rase campagne. Lorsque le Canada envoya un bataillon d'infanterie dans l'Afrique du Sud, il lui fournit deux maxims. Le second contingent avait un canon à charge automatique dans chaque escadron. Ce qui est pire encore—si nos bataillons étaient appelés sous les armes—il est douteux qu'on pût donner une carabine à chaque homme. Nous devrions avoir une forte provision de munitions de guerre dans le pays. Il est douteux que nous en ayons plus qu'il ne faut pour le tir à la cible.

On remédiera à plusieurs de ces défauts, au moyen du projet d'ensemble présenté par l'honorable ministre. Mais dans ce projet on trouve des propositions dont le major général n'a parlé et je proteste contre une demande de crédit de trois millions et trois quarts de dollars sans que nous connaissions la manière de voir du major général. Le " News " continue comme suit:

On peut allonger à volonté la liste des défauts de notre corps d'armée. Le besoin d'un plan d'ensemble bien défini se fait vivement sentir. Nous ne voulons pas que notre milice se trouve mal armée—sinon sans armes—et dans une désespérante confusion en cas de mobilisation. Dans ce travail nous devons mettre autant de méthode que dans la construction d'un chemin de fer.

C'est précisément sous ce rapport que le Canada a fait preuve d'un singulier manque de sens pratique. Nous avions un excellent expert. Lord Dundonald est de beaucoup le meilleur commandant général que nous ayons eu au Canada. Il se distingue particulièrement par son abstention de toute tentative de donner à la milice un caractère professionnel. Il n'a pas le moindre désir de créer une petite armée à l'instar de l'armée régulière. Tout ce qu'il veut est une organisation pour produire de véritables soldats-citoyens, si le besoin s'en fait sentir. Ce qui caractérise particulièrement ses recommandations parvenues, à la connaissance du public est leur bon sens et leur esprit de suite, leur ensemble qui pourvoit à tout.

Cet expert a préparé un plan d'organisation mûrement réfléchi. Nous avons, d'avance la certitude qu'il est bien coordonné, que les dif-

férentes parties s'harmonisent entre elles. On a froidement écarté ces propositions. Le peuple du Canada a employé lord Dundonald, et on ne lui permet pas de connaître ses recommandations. La seule excuse invoquée est que le rapport est "confientiel". Quelle absurdité ! On peut tenir secrets des plans stratégiques, mais pas l'organisation. D'après la partie du rapport de lord Dundonald rendue publique, il est question d'organisation, et non des plans stratégiques. On devrait le porter à la connaissance du public. Quand nous ignorons ce qu'a proposé notre expert, nous dépensons de l'argent les yeux bandés. Il ne suffit pas de lever par-ci par-là un nouveau corps ; ce qui presse, c'est de se conformer à un plan rationnel ayant un but bien défini. Qu'on nous fasse connaître celui de lord Dundonald.

Et plus loin :

La "Canadian Military Gazette", après avoir fait remarquer que le soldat canadien a besoin d'exercice et s'y soumet volontiers, cite l'attestation de lord Dundonald que "le soldat canadien prend le plus vif intérêt dans tout ce qui, d'après son raisonnement, a pour lui une utilité pratique véritable." Plus loin cette revue dit : Tout cela fait ressortir la nécessité de ne pas laisser enseveli dans les casiers du département de la Milice à Ottawa le rapport spécial du commandant en chef. Le soldat canadien intelligent veut en faire son profit. La "Gazette" parle avec éloges de lord Dundonald et se demande : Si on doit supprimer les rapports spéciaux des experts comme lord Dundonald, qu'elle est alors l'utilité de confier à un expert le poste de commandant ? Tout ce que nous faisons, c'est de dépenser notre argent pour rien et nous couvrir de ridicule aux yeux du public intelligent.

Voilà toute l'affaire en quelques mots. Nous employons un meilleur officier, nous le chargeons de préparer un plan d'organisation, qu'on ne pourra pas garder secret si on le met à l'essai, et ensuite nous le supprimons. Pour un peuple aux mœurs démocratiques nous voilà joliment sur le chemin de l'autocratie.

Je livre cet article à la réflexion du ministre et j'espère qu'il publiera le rapport en question. Qu'il nous le fasse voir ; qu'il permette au peuple d'en prendre connaissance. L'honorable ministre porte atteinte à sa propre utilité comme chef de l'armée et il blesse les sentiments des officiers et des hommes de la milice en leur cachant le contenu de ce rapport. Cela n'est pas juste non plus envers le général. C'est un manque de considération envers la classe intelligente de ce pays de laisser subsister une pareille situation. Si le rapport était confidentiel ou si l'auteur lui-même l'avait considéré comme tel, il en aurait certainement fait la remarque.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Tisdale) affirme que le rapport en question n'est pas confidentiel. Il est possible que le mot " confidentiel " ne s'y trouve pas inscrit, mais c'est moi qui suis le meilleur juge s'il a ce caractère ou non. Le rapport était un projet de défense, et dans mon jugement il n'était pas destiné à la publicité. J'ai fait allusion à un rapport précédent, qui était celui du général O'Grady-Haley, mais la nature même de ces observations faisait voir qu'il s'occupait du rapport ordinaire de l'année rendant compte de l'état de la milice. Dans le cas présent nous avons agi de la même manière envers lord Dundonald. Il a eu carte blanche pour dire ce qu'il a voulu. On n'a pas changé un mot, pas un iota de son rapport. Mais, à part celui-là, il a fait un rapport spécial impliquant une très grosse dépense. Ce rapport m'a été remis vingt-quatre heures avant que le rapport complet fût envoyé à l'imprimerie. Je ne l'avais ni lu ni soumis à mes collègues et il ne pouvait être question d'envoyer un rapport de ce genre à l'imprimeur pour être publié sans que le ministre eût eu l'occasion de l'examiner. J'ai gardé ce rapport pour mon propre usage et je n'ai cessé de m'en servir. C'est un rapport officiel fait dans l'intérêt du gouvernement du pays. Je me ferai un plaisir d'en publier certaines parties. Mais attendu que le rapport implique une forte dépense que le gouvernement n'est pas décidé de faire, il serait tout à fait déplacé de le publier ; on n'agirait de la sorte ni en Angleterre, ni ailleurs.

M. INGRAM : D'après ce que l'honorable ministre (sir Fred Borden) vient de dire, quelle était la nature du rapport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'était en réalité un projet de défense. En 1898 nous avons eu ici un comité qui nous a coûté très cher et dont le rapport n'a jamais vu la lumière du jour. Il a été imprimé par le comité de défense du gouvernement impérial. C'est un document secret. Le rapport de lord Dundonald revêt le même caractère; du moins pour le temps présent il doit être considéré comme tel.

M. INGRAM : Lord Dundonald, disait que c'était un vaste projet pour l'amélioration de la milice. S'il embrasse les deux projets, pourquoi ne pas publiez celui qui peut être livre au public ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je viens de dire que cela se fera, et je viens d'en donner une partie, aujourd'hui même.

M. INGRAM : L'honorable ministre s'en est servi dans son propre discours. Mais cela n'est guère satisfaisant pour les membres de la gauche qui n'ont pas eu l'occasion de lire ce rapport. Comment pouvons-nous le discuter si nous n'avons pas eu l'occasion de le lire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les membres de la droite ne l'ont pas reçu non plus.

M. INGRAM : A l'exception du ministre lui-même.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Qui a jamais entendu dire qu'on refuserait à un ministre l'avantage, et même le privilège de exclusif des conseil d'un spécialiste de son département ?

Qui a jamais contesté un droit semblable au gouvernement? Et qui a jamais entendu parler de communquer le rapport d'un fonctionnaire suérieur avant que le gouvernement eu l'occasion de décider s'il est disposé à accepter les recommandations qu'il contient?

M. INGRAM : Je cherchais à faire ressortir l'effet de ce procédé. La major général qui est le plus haut fonctionnaire du ministère de la Milice, fait un rapport à ce département. On traite ce rapport de communication strictement privée. Le ministre peut avoir des opinions, très différentes du major-général sur les questions traitées dans ce rapport. Il me semble que le parlement doit être appelé à déclarer qui a raison.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Ingram) croit-il qu'il soit conforme aux principes et à la pratique du gouvernement responsable de reconnaître à un fonctionnaire du département de la Milice le droit d'exposer sa manière de voir au public avant que le ministre ait décidé d'adopter ou de rejeter ses propositions ?

M. INGRAM : Je m'avancerai au point d'affirmer qu'il est inutile de faire venir un expert dans l'art de la guerre dans le but de nous aider de ces conseils dans l'intérêt de la milice si on ne se conforme pas à ses recommandations.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'en prends la responsabilité.

M. THOMPSON (Haldimand): J'aimerais à poser à l'honorable député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) une question s'il veut bien me le permettre. Je n'ai pas compris tout à fait ses remarques à propos de l'ingérence de la politique dans la milice. L'ai-je bien compris en donnant à ses paroles le sens que c'était une des causes d'affaiblissement de notre milice?

L'honorable M. TISDALE : Non, j'ai exprimé l'opinion que ce point méritait l'attention du ministre et qu'il devrait s'en enquérir avec soin; et que, si tel était le cas, cela expliquerait certaines choses qu'il est impossible de tirer au clair autrement. Je n'ai qu'un mot à dire en réponse au ministre. Dans mon opinion il s'est trompé quelque peu dans la manière dont il a qualifié le major général. Celui-ci n'est pas un fonctionnaire du département ; il est commandant de la milice. Le ministre est responsable de ses actes et au-dessus de lui, mais——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le considère comme un fonctionnaire du gouvernement canadien.

L'honorable M. TISDALE : Sans doute. mais l'honorable ministre disait qu'il était un fonctionnaire du département——

Sir FREDERICK BORDEN.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qu'il est. Il n'est certainement pas le chef du département, pas maintenant du moins.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre nous a parlé aujourd'hui de ses arrangements concernant les magasins militaires. Je lui ai fait des compliments sur les mesures qu'il a prises à l'égard du service de l'intendance. Mais si on circonscrit la position du major général dans cette affaire, il en résultera des froissements et l'arrangement sera de peu d'utilité. J'ai posé en principe et je répète que le général est au-dessous du ministre. Le ministre est soumis à notre système de notre gouvernement responsable. Il occupe une position politique.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est cela.

L'honorabl M. TISDALE : Le ministre ne peut pas échapper à cette resposabilité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est bien cela.

L'honorable M. TISDALE : Quand nous nous servons du mot " politique " nous l'employons dans le sens que lui donne l'honorable député d'Haldimand et Monck. Mais ici, c'est bien différent. Je ne puis croire, à moins que l'honorable ministre ne m'en donne l'assurance positive, que le major général ait mis dans son rapport général, ce qu'il avait mis dans son rapport spécial, s'il n'était pas parfaitement consentant à ce que le ministre le fît savoir à n'importe qui, car à en juger d'après ce que j'ai entendu dire de lui de tous côtés, il serait le dernier homme à vouloir agir autrement. Je suis convaincu que le major général a mis cela dans son rapport, non pour décider si on en ferait usage ou non, mais pour qu'il fut bien connu qu'il l'avait fait.

Une chose que j'ai oublié de mentionner au cours de mes remarques, c'est la singulière absence, dans ce rapport, de toute allusion au projet concernant la milice de réserve, etc., que nous a décrit le ministère de la Milice. C'est pour cette raison que j'ai cité le court extrait où il fait cette unique remarque à propos de mettre chaque division de l'armée sur un pied de guerre, ajoutant que, dans cette troupe, on aurait le germe d'une réserve. Je savais que le major-général avait écrit autre chose à ce sujet et cela a dû faire partie du rapport, originairement ; car je n'ai jamais vu le rapport d'un major général parler aussi peu de la force des différentes divisions et dire à peine un mot de la réserve, malgré que ce fût là un sujet qui se prêtait admirablement à de longs développements. Sans doute, il n'a pas d'ordres à donner au ministre et il ne voudrait pas lui en donner. L'honorable ministre prend sur lui la responsabilité, et puisqu'il le juge à propos, il a le pouvoir d'agir ainsi, mais dans le cas actuel je ne crois pas que le pouvoir consti-

tue le droit. Je considère que c'est une grande erreur de vouloir faire du major-général un simple automate. S'il a des représentations à faire au ministre, nous devrions les connaître, lorsqu'il s'agit de faire des règlements concernant la milice. Il nous faut un homme comme major général, et nous l'avons. Je considère aussi que c'est une grave démarche de la part du ministre de supprimer ce rapport spécial qu'il dit avoir beaucoup étudié et qui contient un vaste plan pour l'amélioration de la milice Je crois que si les recommandations contenues dans ce rapport sont mises à exécution, notre milice en sera plus efficace.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que mon honorable ami admettra que les communications régulières entre la Chambre ou le pays et le major général doivent se faire par l'entremise du ministre, surtout lorsqu'il y a une question politique en jeu.

L'honorable M. TISDALE : Certainement.

M. WARD : M. le président, tout en admettant volontiers qu'il y a beaucoup d'excellentes choses dans le projet que vient de nous expliquer l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, j'avoue que j'ai été grandement désappointé, et je suis certain que les autres membres de la milice, surtout ceux qui appartiennent à l'arme de l'infanterie, le seront aussi, en voyant que la question n'a pas été abordée avec le courage et la bravoure que nous étions en droit d'attendre de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense. Je veux parler de l'augmentation de la solde. Les orateurs ministériels aiment beaucoup à parler des temps prospères que nous traversons. Dans toutes les branches du service civil, les fonctionnaires profitent de cette prospérité. L'honorable ministre nous a dit lui-même que dans presque tous les services de la milice, on s'est ressenti de ces temps prospères. Mais cependant, que retireront de ces fortes dépenses ceux qui constituent réellement la défense du pays ? Pas un dollar, pas un sou. Je me propose d'appeler l'attention du ministre sur certaines questions qui, je l'espère, modifieront peut-être ses opinions si elles ne changent pas ses actions. Je parlerai d'abord de certaines comparaisons qu'il s'est permises dans son discours et que je considère quelque peu injustes. Il a commencé par faire une comparaison entre le nombre des soldats qui ont pris part aux exercices de camp, en 1900 et en 1903. Il faut qu'il ait entièrement oublié qu'en 1900, toute la milice a été appelée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est exactement pour cela que j'ai fait la comparaison. J'ai dit que pour faire voir que le mode adopté cette année n'avait pas été un aussi grand fiasco, je prendrais comme terme de comparaison une année où toute la milice avait été appelée, et une autre année où 21 hommes seulement, par compagnie, avaient été appelés, et que la moyenne de ceux qui avaient répondu à l'appel était aussi forte, sinon plus forte, en 1903 que la moyenne obtenue en 1900, alors que toute la milice avait été appelée. Voilà ce que j'ai voulu expliquer.

M. WARD : Je crois que le raisonnement de l'honorable ministre n'est pas juste, car la moyenne en 1900 était prise sur l'ensemble de toute la milice qui a été appelée aux camps, tandis que pour déterminer la moyenne de cette année on se base sur le fait que 21 soldats seulement par compagnie ont été appelés. Par conséquent, le percentage basé sur toute la milice ne peut avoir le même effet, à mon point de vue, que le percentage basé sur la moitié de la milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pardon, le résultat est absolument le même.

M. WARD : Je vais chercher à convaincre le ministre qu'il n'en est pas ainsi.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour 1900, j'ai calculé la moyenne de ceux qui ont répondu à l'appel, comparé au nombre total de ceux qui avaient été appelés. Et pour 1903, également, je donne le percentage de ceux qui ont répondu à l'appel, comparé au nombre total de ceux qui ont été appelés.

M. WARD : C'est exactement ce que je dis. S'il a été si difficile, cette année, d'obtenir le même percentage, en n'appelant que la moitié de la milice, il faut absolument qu'il y ait quelque chose de défectueux. En 1900, et durant les années précédentes, il n'était pas si difficile d'obtenir le même percentage quand toute la milice était appelée qu'il l'est cette année quand il n'y a que la moitié de la milice d'appelée. Il faut nécessairement qu'il y ait quelque chose de défectueux si cette année nous ne pouvons pas parvenir à réunir dans les camps plus de 25 ou 50 pour 100 de ceux qui sont appelés, quand il n'y a que 21 hommes par compagnie d'appelés. A ce propos, l'honorable ministre me permettra de lui dire ce qui est arrivé dans mon propre régiment, mais avant d'aller plus loin je tiens à répéter combien je trouve injuste la comparaison qu'il vient de faire.

Prenons, par exemple, les districts 3 et 4, qui se réunissent à Kingston. Tout le monde sait qu'environ un tiers de la troupe qui se concentre à Kingston, consiste en cavalerie, et que tous les cadres des escadrons à Kingston sont remplis. Pour les fins de sa comparaison, le ministre aurait dû laisser la cavalerie de côté et ne tenir compte que de l'infanterie. Il n'est pas juste, quand on veut établir une comparaison, de prendre des troupes dont les escadrons sont au complet, et d'ajouter cet effectif à celui des régiments dont les cadres sont presque vides par l'insuffisance de la solde. Quant à la cavalerie, je dois dire que

dans mon comté nous avons eu beaucoup de mal à réunir la totalité de ceux qui avaient été appelés, c'est-à-dire, le quart du régiment au complet.

C'est un fait reconnu que la cavalerie et l'artillerie sont mieux traitées que l'infanterie par le ministère de la Milice. Je citerai comme preuve les escadrons qui ont été recrutés dans mon propre comté. Il est à ma connaissance personnelle que les officiers de ce régiment de cavalerie ont parcouru deux paroisses et se sont procurés tous les chevaux dont ils avaient besoin, à raison de 50 cents par jour. Ces chevaux étaient destinés aux cavaliers qui n'ont pas de chevaux à eux, et le plus grand nombre n'en a pas. La conséquence a été que les membres de ce régiment, à très peu d'exceptions près, ont été payés un dollar par jour pour leurs chevaux qui ne leur coûtaient que 50 cents.

C'est ainsi que les choses se passent dans mon comté, et il est évident que si un soldat peut obtenir un dollar par jour en servant dans la cavalerie, il la choisira de préférence à l'infanterie où il ne gagne que 50 cents.

Je signalerai à l'honorable ministre une autre chose qui nous a toujours paru absurde. Pourquoi accorder un dollar par jour pour un cheval, et 50 cents seulement pour un homme ? Le ministre nous a dit qu'il connaît des volontaires qui paient un dollar et un dollar et demi pour leurs chevaux. Cela est parfaitement possible dans les villes où des gens riches font partie de l'infanterie à cheval et seraient prêts à payer n'importe quel prix pour avoir un cheval de belle apparence. Mais l'honorable ministre peut être convaincu que dans mon comté —et je ne crois pas que ce soit une exception —on peut se procurer autant de chevaux qu'on voudra à raison de 50 cents par jour. Je considère que la cavalerie et l'artillerie sont mieux traités que l'infanterie et c'est pour cela qu'on ne réussit pas à remplir les cadres des compagnie d'infanterie, même quand le tiers seulement est appelé aux exercices annuels. J'avais presque réussi à persuader deux jeunes gens de mon comté d'accepter des grades de lieutenants dans mon régiment, mais finalement, ils ont refusé, parce qu'il leur avait été impossible de trouver des soldats à 50 cents par jour, et qu'ils considéraient comme une comédie de chercher à poser en officiers quand ils n'avaient pas de soldats.

Je mentionne ces faits pour les porter à la connaissance du ministre et qu'il les prenne en considération. Il est probablement trop tard pour faire quelque chose cette année, mais à la prochaine session s'il nous soumet un projet de loi pour apporter des changements dans la solde des volontaires, j'espère qu'il tiendra compte de ces représentations. Il me permettra de lui dire que sa proposition d'ajouter cinq cents par année de service à la solde quotidienne des soldats, est absolument insuffisante.

M. WARD.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je n'ai pas fixé de prix. Je suis aussi d'opinion que 5 cents seraient insuffisants.

M. WARD : Je croyais que c'était ce que l'honorable ministre avait déjà dit.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je n'ai jamais parlé de moins de 10 cents, je crois.

M. WARD : Même avec 10 cents, ce n'est qu'après trois ans qu'un soldat recevrait 80 cents par jour. Je suis convaincu que dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et dans lequel je commande un régiment, à moins de promptes réformes, on assistera bientôt, comme le disait l'honorable député d'Haldimand, à l'extinction des régiments de la campagne.

M. RICHARDSON : J'ai suivi avec beaucoup d'attention le débat qui vient d'avoir lieu ainsi que le discours du ministre de la Milice. Il contient plusieurs excellentes propositions que le pays, j'en suis certain, accueillera avec faveur. Je crois qu'un examen attentif de l'état des corps ruraux démontrerait qu'il y a une décadence marquée dans l'ardeur militaire des jeunes gens de ce pays, comparée à ce qu'elle était il y a 15, 20 ou 25 ans. Il doit y avoir une cause à cela. Dans le comté où j'habite, les officiers des différentes compagnies ont beaucoup de difficultés à réunir un contingent suffisant pour assister aux exercices annuels dans les camps, tandis qu'autrefois, ce recrutement était très facile. Une des causes réside, je crois, dans l'insuffisance de la solde que l'on donne aux soldats. Une solde de 50 cents par jour est si ridiculement minime qu'on ne peut pas même dire que c'est une compensation. Si le conseil municipal de mon comté n'avait pas ajouté à cela la somme de 25 cents par homme, depuis des années, nos régiments ne seraient pas dans d'aussi excellentes conditions qu'ils sont aujourd'hui. J'ai fait partie du conseil de comté pendant des années et à tous les ans, cette question a provoqué de l'opposition, sous prétexte que le conseil municipal n'avait ni autorité ni contrôle sur les volontaires, il était du devoir du gouvernement fédéral de les payer. Mais tout le monde admettait que la solde actuelle était loin d'être suffisante.

Il y a peut-être d'autres causes encore. Quand les jeunes gens voient dans quel état sont les salles d'exercice construites il y a 25 ou 30 ans ; quond ils constatent qu'elles tombent en ruine, ils sont portés à croire que le gouvernement porte peu d'attention aux corps ruraux. Quand ils apprennent qu'on dépense des sommes considérables dans les villes pour construire des salles d'armes ils se demandent pourquoi on laisse tomber en ruine les salles d'exercice des campagnes. Chez nous, nous avons une grande salle d'exercice, ainsi qu'un dépôt d'armes bien aménagé où l'on pourrait emmagasiner des armes et des uniformes, si la toiture n'était pas en mauvais état. Les

officiers du district ont fait démarches sur démarches pour obtenir une somme suffisante pour mettre le toit à l'épreuve de l'eau, mais ils n'ont pas réussi et notre salle d'armes est virtuellement inutile.

La Chambre et le pays approuveront cordialement le projet du ministre demandant que la solde des volontaires soit augmentée en proportion du nombre d'exercices annuels qu'ils auront faits. C'est un fait indéniable que bien souvent, quand les officiers d'une compagnie veulent remplir les cadres, ils doivent recourir au service de quelques désœuvrés. Ces individus s'engagent naturellement pour trois ans, mais lorsque revient le temps de retourner au camp, l'année suivante. ils sont disparus. Il est absurde et ridicule de donner à ces soldats de passage la même solde qu'à ceux qui ont fait deux, trois, cinq et même dix camps annuels. Actuellement, ces nouveaux venus reçoivent le même prix que ceux qui ont appris leur métier et qui ont porté assez d'attention aux questions militaires pour se rendre aux camps tous les ans. Une augmentation de 10 et même de 20 cents par jour ne serait que raisonnable et j'espère que cette question sera réglée avec libéralité. Il existe assez d'esprit militaire dans le pays pour justifier l'excédent de dépenses que nécessiterait une solde raisonnable, pendant les quelques jours que durent les exercices annuels. Cela indemniserait raisonnablement les hommes et contribuerait à réveiller l'ardeur militaire de nos jeunes gens.

Je crois qu'on pourrait aussi faire quelque chose pour répandre le goût du tir à la cible dans tout le pays. Sous ce rapport, les régiments de ville ont plus d'avantage que les régiments de la campagne. J'espère que le ministre admettra aussi qu'on ne peut pas se dispenser d'armer les régiments de la campagne. Il est plus facile de former d'excellentes compagnies dans une ville, parce qu'on a plus d'avantages pour rassembler les soldats et les exercer toute l'année. Cependant. dans les régiments de la campagne, il y a d'excellents sujets qui ont appris leur métier dans le Sud-Africain où dans d'autres guerres, qui manient le fusil depuis leur enfance et savent très bien s'en servir. Les miliciens de la campagne possèdent aussi des qualités que n'ont pas les gens habitués à vivre dans les villes. Ils ont à un haut degré cette initiative si nécessaire dans les guerres modernes. Vu la décadence dans l'ardeur militaire qui distinguait autrefois nos régiments de la campagne, je demande au ministre d'en bien rechercher les causes.

M. THOMPSON (Haldimand) : Le 30 juin dernier, j'ai parlé assez longuement des questions militaires et en relisant ce discours, je constate que j'ai débuté en disant qu'à cette phase avancée de la session, je n'entendais pas parler longuement.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. THOMPSON (Haldimand) : Si j'étais dans ces dispositions à cette date, on comprendra facilement que maintenant que les mois de juillet, août et septembre se sont envolés et que le mois d'octobre est sur le point d'en faire autant, je ne demanderai pas au comité la permission de prononcer un long discours, surtout après les éloquentes remarques du ministre de la Milice et de ceux qui ont parlé après lui. Je ne traiterai pas en détail les nombreux points touchés par le ministre. Je me bornerai plutôt à discuter pendant cinq ou dix minutes la question que je considère très importante de l'augmentation de la solde pour la milice rurale. J'entretiens les sentiments de l'amitié la plus cordiale à l'égard du ministre de la Milice et je crois que j'observe la discipline aussi bien dans le parti que dans l'armée.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. THOMPSON (Haldimand) : Quoi qu'il en soit, je n'ai pas demandé la parole pour m'excuser ni pour retirer quoi que ce soit de ce que j'ai dit au sujet de la milice rurale, car c'est moins dans les livres que dans les camps que j'ai étudié cette question. J'ai fréquenté ces camps; j'ai vu comment les choses s'y passaient. Pour procéder par ordre, je dirai un mot d'abord de cette dépense élevée de $1,300,000. Je considère que c'est une excellente chose, et je me joins à l'honorable député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) pour féliciter l'honorable ministre du courage qu'il a déployé en venant demander ce crédit, non pas sur le ton d'un homme qui s'excuse, comme cela se pratique si souvent dans ce pays, lorsqu'il s'agit de choses militaires, mais bravement, comme d'une chose dont on a le droit d'être fier. Je le félicite aussi d'avoir été assez courageux pour déclarer que cette dépense ne serait pas pour cette année seulement, mais qu'elle pourrait se répéter tous les ans, pendant cinq ans. Le ministre nous a dit une chose que plusieurs d'entre nous savaient déjà ; il nous a dit qu'il n'y avait pas au Canada 40,000 fusils du nouveau type. Nous savons tous que cet armement serait insuffisant s'il survenait des troubles sérieux. Tout le monde sait que nous n'avons que les cadres d'une armée. Nos compagnies qui ne sont formées que de 42 hommes devraient être portées à 125, en temps de guerre. A quoi nous servirait de compter 125 hommes par compagnie, si nous n'avons que 42 fusils à leur donner ? Les autres ne pourraient pas aller à la guerre armés de fourches et de bâtons, et par conséquent il nous faut des fusils pour les armer. Le ministre et le gouvernement ne font donc que leur devoir en affectant une somme aussi considérable à l'augmentation de notre armement, car ainsi, nous aurons un fusil à donner à chaque homme qu'il sera nécessaire d'appeler sous les armes. Le même raisonnement s'applique à l'artillerie, mais j'avoue que je ne connais pas aussi bien cette partie de la question. Je suis convaincu que pas un électeur intelligent ne trouvera à redire sur la moindre partie de

cette dépense. Mon seul regret c'est de voir qu'on n'ajoute pas encore quelque chose à cette somme déjà considérable. Ce serait peu de chose à ajouter à cette somme de $3,750,000, chiffre auquel, je crois l'honorable député de Norfolk-sud porte les dépenses totales de la Milice, cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela comprend les édifices.

M. THOMPSON (Haldimand) : Naturellement, cela comprend les salles d'exercice qui sont des dépenses militaires autant que toutes autres. J'ai cité des chiffres que je crois indiscutables pour établir qu'en donnant $1 par jour, au lieu de 50 cents, à tous les simples volontaires, cela n'entraînerait environ qu'une dépense de $225,000. J'ai démontré aussi que si cette augmentation ne s'appliquait qu'aux régiments ruraux, cette somme serait diminuée de moitié.

J'ai expliqué pourquoi on pourrait équitablement faire cette différence entre la milice rurale et les régiments de ville. Je n'ennuierai pas la Chambre en répétant ce que j'ai déjà expliqué au long, mais une des principales raisons qui se recommandent au bon sens de tous ceux qui m'entendent, c'est que dans les villes, les exercices se font le soir, après que le salaire du jour est gagné, tandis que le milicien de la campagne quitte son domicile et ses affaires pendant douze jours de l'année. La question de la solde est plus importante pour le milicien de la campagne que pour celui de la ville. Une autre raison que je crois irréfutable est celle-ci: le volontaire de la ville ne s'inquiète pas du chiffre de la solde et la preuve c'est qu'il ne la touche pas. Si dans les régiments de villes les cadres n'étaient qu'à moitié remplis et si les soldats de ces régiments retiraient leur solde, on pourrait prétendre avec raison que la modicité de la solde empêche les jeunes gens d'entrer dans la milice, mais les cadres des régiments de ville sont remplis à déborder, et les soldats ne retirent pas leur solde ; ils font un fonds commun pour se donner un congé le jour d'action de grâces, le 24 mai ou le premier juillet. C'est pour cette raison que je dis que la question de la solde n'existe pas pour les régiments de ville.

Mon but n'est pas de remplir les poches de qui que ce soit, mais de remplir les cadres de notre armée, et puisque les cadres des régiments de ville sont déjà remplis avec la solde actuelle, j'ai assez de considération pour ces régiments, assez de confiance dans leur loyauté, pour en conclure qu'ils seraient les premiers à dire : S'il faut à nos camarades des campagnes 50 cents de plus par jour pour avoir de bons régiments, qu'on les leur donne et cela ne nous fera aucun tort. Je ne crois pas qu'il existe de jalousie entre les régiments de ville et la milice rurale. J'ai confiance dans l'esprit de corps de toute la milice et cette confiance repose sur des raisons qui me sont personnelles.

Quand il s'agit des camps d'instruction, il n'y a pas qu'une chose à considérer. Il ne faut pas tenir compte du nombre seulement ; la qualité est aussi une chose très importante, et j'ai constaté moi-même, dans les deux camps auxquels jai assisté cette année, que non-seulement les régiments étaient incomplets, mais aussi que sous le rapport de la constitution physique, les soldats étaient si inférieurs, que pour le service actif, une forte proportion aurait dû être mise de côté comme incapable de faire une campagne.

Je ne crois pas que dans un pays commercial comme le Canada on puisse avoir, pour 50 cents par jour, des hommes qui gagnent $1.50. C'est bien beau de parler de loyauté et de patriotisme, pour attirer les jeunes gens dans la milice. Il y a autant de patriotisme au Canada que dans n'importe quel pays ? Qu'une guerre ou un danger sérieux menace notre pays, et vous verrez tout le monde courir aux armes. Mais dans le moment il s'agit de notre armée en temps de paix,—de l'organisation de notre armée, en prévision d'une guerre possible, et je dis que ce n'est pas une preuve de manque de patriotisme de la part d'un homme qui gagne $1.50 par jour, de refuser d'aller passer 12 jours dans un camp pour 50 cents par jour. Combien de membres de cette Chambre font partie de la milice ? Pas 30 pour 100. Et cependant personne ne voudra prétendre que ceux d'entre nous qui n'appartiennent pas à l'armée manque de patriotisme ou de loyauté. Appartenir à l'armée n'est pas une preuve de patriotisme et n'y pas appartenir n'est pas non plus une preuve d'indifférence patriotique.

Nous vivons dans un âge de commerce et l'honorable ministre a déclaré qu'il faut dédommager les soldats. Il ne prétend pas que nos jeunes gens doivent aller dans les camps dans le but de faire de l'argent, mais il faut l'indemniser du temps qu'il perd.

Comment veut-on qu'un homme qui gagne $1.50 par jour soit indemnisé avec 50 cents par jour ? Il perd $1 par jour. La solde actuelle n'indemnise donc pas les soldats. Je ne demande pas que la solde soit égale aux salaires que les hommes gagnent dans la vie ordinaire, mais il faut que la disproportion ne soit pas aussi grande. Donnons à nos soldats un dollar par jour, et les cadres seront remplis. Alors nous aurons des hommes bien supérieurs à ceux que nous avons maintenant. Une bonne partie de ces derniers sont impropres au service, et nous aurions pu les remplacer par l'élite de notre jeunesse.

Le major général a recommandé, et le ministre a décidé de ne pas appeler toute la milice dans les camps chaque année, mais seulement environ la moitié. L'effectif total de notre milice doit être porté, je crois, à 100,000. Sur ce nombre, 60,000 ne seront pas appelés, mais seront enrôlés comme réserve pour servir en temps de guerre ; chaque homme recevra un fusil et sera ex-

ercé au tir. Sur les 40,000 hommes le ministre se propose d'appeler tous les régiments de ville et environ la moitié de la milice rurale, l'autre moitié, j'en ai bien peur, restera dans les limbes—ni ici, ni là. Tous les régiments de ville seront appelés. On n'appellera que la moitié de la milice rurale ; dans ce cas, ce serait une bagatelle d'accorder $1.50 par jour à chaque homme. Cela n'atteindrait qu'à la moitié du chiffre que j'ai déjà donné et équivaudrait à peine à 1¼ cent par tête de la population. J'ai calculé qu'en donnant $1.50 par jour à toute la milice, occasionnerait une dépense qui représenterait 4 cents par tête de la population, et $1.50 par jour à la milice rurale seulement, 2½ cents par tête de la population. Si on n'appelle dans les camps que la moitié de la milice rurale, une taxe de 1¼ cent par tête de notre population permettrait de donner une solde raisonnable à ces soldats et remplirait les cadres à déborder, avec la fine fleur de la jeunesse de ce pays.

Est-ce trop demander ? Je sais qu'il n'est pas au pouvoir du ministre de la Milice d'augmenter la solde des soldats. Cela est régi par l'Acte de la Milice. Mais la Chambre a le pouvoir de modifier cet acte et je crois qu'à la prochaine session un nouveau projet de loi nous sera soumis. Dans ce cas, j'espère que la Chambre verra à ce que le ministre soit autorisé à augmenter la solde des militaires de manière à ce qu'elle se rapproche plus des salaires ordinaires.

Je regrette que toute la milice ne soit pas appelée dans les camps, chaque année. Je crains que ce changement ne soit pas de nature à nous assurer la meilleure classe d'officiers. En règle générale, un capitaine n'aime pas à traîner trois ou quatre hommes à sa suite. Il veut avoir une compagnie présentable et un colonel veut commander un régiment dont l'effectif dépasse celui d'une grande compagnie. Il faut tenir compte aussi de l'effet que ce nouveau système aura sur les soldats. L'honorable ministre a raison de dire que les officiers doivent être des hommes instruits. Cela est vrai, mais il faut d'abord avoir des officiers, avant de commencer à les instruire ; et tant qu'on ne donnera pas à un officier une unité dont il aura le droit d'être fier, il ne sera pas tenté de prendre du service. Voilà ce que je redoute de ce système, et c'est pour cela que je regrette que toute la milice ne soit pas appelée, chaque année. Dans tous les casè le temps le dira.

Il y en a qui prétendent que nous pouvons parfaitement nous en tenir à la solde actuelle. Je ne suis pas de cet avis. Si on ordonnait nu plébiscite parmi les officiers, 99 pour 100 demanderaient 75 cents par jour, et autant préféreraient $1. C'est bien beau de parler d'une gradation dans la solde, mais même avec cela, il faut offrir assez pour engager les hommes à venir au camp la première année, pour pouvoir leur donner plus la deuxième et la troisième. Ces vétérans formeront un corps d'élite, comme dit le ministre ; ce seront des soldats choisis. Mais si on veut se débarrasser d'un certain nombre de soldats qui sont loin d'être choisis, pour les remplacer par des hommes choisis, il faudra nécessairement donner un dollar par jour à ces derniers. Si l'on se contente de soldats ordinaires, 75 cents par jour suffiront peut-être. Mais puisqu'on réduit la troupe de moitié, si on veut avoir la classe de soldats que nous devrions avoir, il faudra payer au moins $1 par jour.

Je crois que j'ai déjà dépassé les limites que je m'étais tracées. Je crois savoir que l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) dont les discours sont toujours instructifs, doit prendre la parole après moi. Je l'ai peut-être induit en erreur en disant que je ne parlerais que quelques instants et je lui offre mes sincères excuses.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas l'intention de prononcer un long discours. Il y avait plusieurs questions sur lesquelles je désirais attirer l'attention de la Chambre et du ministre de la Milice durant la présente session ; mais j'ai toujours remis la chose de jour en jour, et nous voici rendus à la fin de la session sans qu'il y ait rien de fait. Cependant, je me suis permis d'avoir des entrevues avec le ministre de temps à autre, et bien que nous partagions pas les mêmes opinions politiques et qu'il soit un grand guerrier, les membres de la gauche ne craignent pas de l'approcher et de lui soumettre leurs idées dans l'intérêt de la Milice, et je suis heureux de pouvoir dire qu'il est toujours disposé à recevoir ces propositions avec la plus grande courtoisie. Voici quelques-uns des points que je veux discuter. Je tiens à insister de nouveau sur ce que mon honorable ami d'Haldimand (M. Thomson) a dit au sujet de l'importance qu'il y a de voir régner l'esprit de corps parmi les troupes. Cette année, les différents régiments se sont rendus de leurs quartiers aux camps d'instruction sans avoir un seul corps de musique à la tête. Les quelques soldats de chaque compagnie qui se sont rendus aux quartiers généraux, ont passé par les chemins retirés pour gagner la gare de chemin de fer, et se sont embarqués à bord des convois aussi paisiblement que possible et il en a été de même pour le retour. Ce n'est pas ainsi qu'un régiment doit se rendre au camp d'exercice.

Une autre question dont je veux parler, c'est la question des pensions en faveur de ceux qui ont été grièvement blessés durant la guerre sud-africaine. J'ai déjà eu l'honneur de soumettre cette question à l'honorable ministre deux fois pendant cette session, et il m'a promis de revenir bien longuement sur le sujet. Je me contenterai de dire qu'il y a plusieurs jeunes gens au Canada dont les réclamations à ce sujet devraient être prises en considération. Il y en a un entre autres qui a perdu les deux yeux, un autre qui a été blessé aux deux bras, et un autre à la jambe. Ces blessures

ont été la cause que ces jeunes gens ont perdu leurs emplois, et qu'il leur faut virtuellement compter uniquement sur leur pension. Je suis convaincu que le pays approuvera le ministre de la Milice s'il prend une attitude aussi ferme sur cette question que sur les autres, et s'il insiste auprès du ministre des Finances, afin qu'il leur accorde une allocation annuelle suffisante pour compléter la pension qu'ils reçoivent déjà du gouvernement anglais. L'honorable ministre n'a pas besoin d'avoir peur du député de Labelle (M. Bourassa) en agissant ainsi, car, comme nous le savons tous, cet honorable député a beau faire du tapage, ce n'est pas le chien qui aboie qui est le plus dangereux. J'avais l'intention de discuter très longuement la question des corps permanents et des bases sur lesquelles ils sont établis.

J'ai retiré un avis de motion que j'avais placé sur l'ordre du jour concernant l'exercice du tir dans les écoles de ce pays, mais je n'en suis pas moins convaincu que tout enfant ayant atteint l'âge de 18 ans devrait apprendre le maniement du fusil. Si les jeunes gens de ce pays étaient habitués à l'exercice du tir, non avec les fusils à longue portée,—car, comme je l'ai fait remarquer plus d'une fois, ceux d'entre nous qui ont appris autrefois à se servir d'un fusil, l'ont fait, non avec les fusils à longue portée, mais bien avec les anciens fusils Lee-Enfield se chargeant par le canon—dans dix ans d'ici, le Canada serait imprenable. Il existe un excellent procédé dans le ministère au moyen duquel n'importe qui peut faire l'épreuve de la rectitude de son tir.

Si l'on pouvait se procurer ces machines à des conditions raisonnables, il serait très important d'en avoir aux quartiers généraux de chaque compagnie, afin de permettre aux jeunes gens d'apprendre le tir au fusil. Si nos jeunes gens étaient habitués à ces exercices, toutes les forces dont peuvent disposer les Etats-Unis ne pourraient envahir le Canada, car ce dernier pourrait mettre sur pied une armée puissante dans l'espace de 24 heures.

Je voulais également discuter la position qu'occupent les officiers permanents de la milice, tel que les commandants de district, et les adjudants d'état-major de district ainsi que les devoirs qu'ils ont à remplir. Ce sont là sans doute d'excellents officiers, mais afin d'exécuter à la lettre le plan que l'honorable ministre a en vue en créant ses brigades et ses divisions, il est absolument nécessaire que les officiers en retraite, qui ont dépassé la limite d'âge et ont servi durant cinq ans à la tête d'un régiment—les hommes qui, en cas de guerre, seront appelés à commander les corps d'armée—ces officiers, dis-je, devraient avoir l'avantage d'obtenir une certaine expérience dans ce service.

C'était aussi mon intention de discuter longuement la question de la solde des officiers et soldats. Je remarque que l'honorable ministre a placé dans les crédits un item destiné

M. HUGHES (Victoria).

à permettre l'érection de monuments sur certains champs de bataille, y compris celui de Fort Erié. J'approuve cette dépense, et je crois que l'honorable ministre ne devrait pas perdre un seul instant pour établir ces monuments sur chacun de ces champs de bataille. Des monuments de cette nature devraient être placés à Chateauguay et à Chrysler's Farm, ainsi que sur différents autres terrains historiques. Je ne crois pas qu'il y ait sur les Hauteurs de Queenstown aucun monument, à part celui qui y a été érigé à la mémoire du général Brock. Mais ce dernier monument n'est pas dû au gouvernement canadien. Rien n'est plus de nature à inspirer à la jeunesse canadienne les sentiments de loyauté et d'amour pour leur pays, que ces monuments qui nous rappellent des actes de valeur. Je suis bien convaincu que le monument que l'on a érigé sur la place de l'Hôtel de Ville, à Ottawa, en mémoire de ceux qui sont tombés sur les champs de bataille du sud-africain, parle au cœur de notre jeune population et réveille chez elle des sentiments de patrotisme, le plus noble sentiment qui puisse exister dans le cœur de l'homme.

Je voulais également attirer l'attention de la Chambre sur la question du fusil Ross, ainsi que sur certaines remarques contenues dans le rapport de la conférence intercoloniale à ce sujet. Bien que sujet anglais, ayant fait tout en mon pouvoir pour prouver ma loyauté, je n'en suis pas moins convaincu que le bureau de la guerre en Angleterre n'a pas le droit de nous imposer le fusil dont nous devons nous servir. Nous sommes parfaitement en état de faire le choix de ce fusil nous-mêmes.

L'honorable ministre a eu soin de voir à ce que le calibre du fusil que nous emploierons soit le même que celui du fusil en usage dans l'armée impériale, et que les cartouches du fusil Ross soient les mêmes que celles qui sont employées dans l'armée impériale. Je suis aussi bien renseigné que n'importe qui sur la question des fusils, et je tiens à dire que le fusil Ross est bien supérieur à tous ceux qui ont été fabriqués jusqu'à présent. J'ai eu l'avantage de rencontrer l'inventeur de cette arme quelque temps après la guerre sur-africaine, et comme nous étions en frais de discuter les défauts du fusil actuellement en usage dans l'armée anglaise, je lui ai indiqué les défauts sérieux que je lui trouvais. Il me demanda de bien vouloir aller examiner l'arme qu'il avait inventée. C'est ce que je fis, et il me montra alors le fusil Ross, dont je n'avais pas encore entendu parler, et dans la fabrication duquel on avait fait disparaître les trois défauts que je lui avais indiqués. Je n'hésite donc pas à recommander le fusil Ross.

Je voulais aussi dire quelques mots au sujet du Collège militaire et toucher à la question de l'approvisionnement d'eau. Mais j'ai appris depuis que l'on avait adopté un nouveau moyen de clarifier l'eau, semblable à celui qui a été adopté à Winnipeg. Winni-

peg prend son eau dans le lac Manitoba et avant d'atteindre la ville, cette eau est soumise à certains procédés de clarification qui la débarrassent de tous les alcalins qu'elle peut contenir.

Le MINISTRE DE LA MILICE: C'est le système en usage à Philadelphie que l'on a adopté au Collège ?

M. HUGHES (Victoria) : C'est un système basé sur le même principe, mais celui qui est en usage pour le collège ne conviendrait pas partout. Chose certaine, c'est que l'honorable ministre devra réussir à leur faire obtenir de l'eau pure. Je crois que le meilleur moyen d'arriver à ce résultat serait de construire un édifice sur l'île Gordon, pour y établir des pompes qui serviraient à faire parvenir l'eau au Collège.

Je voulais aussi discuter la question de savoir s'il n'était pas plus à propos d'établir des arsenaux dans l'intérieur, aussi éloignés de la frontière que possible, afin qu'en cas de guerre ils ne soient pas exposés à tomber aux mains de l'ennemi. Nous devrions avoir deux ou trois établissements pour la fabrication des munitions, vu la nature particulière du pays et le fait que le chemin de fer transcontinental n'est pas encore construit. Cela fournirait un approvisionnement de munitions pour les grands centres du pays en cas de guerre. Que l'on parle tant que l'on voudra des "pom-poms" et des canons de gros calibre, mais n'oublions pas que c'est le fusil et les canons "Maxim" qui causent le plus de mal à l'ennemi. Je recommande également l'item concernant la topographie militaire et l'établissement d'un service des renseignements. Je félicite l'honorable ministre et le commandant général de s'être assuré les services d'un officier aussi distingué que le colonel Dennison, pour prendre la direction de ce département. Il a démontré partout et particulièrement en Afrique, qu'il était un excellent officier. Le seul reproche que je puisse adresser au ministre, c'est que le crédit qu'il demande à cette fin n'est pas assez élevé. Quand il s'agit de maintenir notre milice, nous ne devons jamais oublier que nos voisins au sud constituent une race agressive, comme nous le sommes, et que la guerre peut finir par éclater entre les deux pays. J'ai ici une copie d'un journal publié à Kansas qui, sans être bien dangereux, n'en contient pas moins des propos très incendiaires. Cette feuille croit que le gouvernement américain devrait régler cette question de la frontière de l'Alaska en s'emparant du Canada.

M. GOURLEY : Cela serait plus difficile à accomplir qu'ils le croient.

M. HUGHES : Je sais que la jeunesse de la Nouvelle-Ecosse et d'Ontario saurait se montrer à la hauteur de la position. Je tiens à dire que l'on devrait préparer des cartes de cette partie du notre pays qui touche aux Etats-Unis afin que nos officiers et nos soldats puissent s'en servir en cas de guerre. J'ai ici le rapport de la commission militaire en Angleterre. Il est généralement connu que lorsque la guerre a éclatée dans le Sud-africain, l'Angleterre ne possédait pas même de cartes de ses propres colonies du Cap et du Natal. Nous allions à l'aventure. J'ai eu l'avantage d'agir en qualité d'officier chargé des renseignements pour deux corps d'armée pendant la dernière guerre. Je n'ai pu trouver une bonne carte. Il valait bien mieux s'en rapporter aux renseignements que nous pouvions obtenir de la part de ceux qui avaient visité le pays, ou des Cafres et autres personnes demeurant dans les différentes localités. Au bout d'un certain temps nous avons réussi à nous emparer de cartes du Transvaal, de l'Etat libre d'Orange et d'autres parties du pays, appartenant à l'ennemi. Ces cartes étaient très bien faites et toutes les distances y étaient indiquées. Je recommande donc cette demande du ministre. Mais le chiffre de ce crédit devra être augmenté d'année en année, afin que l'on soit en état d'explorer le pays et de préparer ces cartes. Je ne crois pas avoir besoin de demander à la Chambre ou au pays de m'excuser si je dis que nous sommes prêts à rencontrer les Etats-Unis. Je veux bien que nous restions en bon termes avec nos amis du sud. Je les ai toujours traités en amis et je ne leur ai jamais manqué de respect. Mais à quoi bon fermer les yeux à l'évidence et essayer d'oublier qu'il y a là un élément, comme il en existe dans tous les pays, qui nous est hostile. Cet élément est venu bien près d'atteindre le pouvoir sous le régime du président Cleveland. Un navire canadien chargé de faire respecter les lois de ce pays, avait capturé un navire américain faisant la pêche dans les eaux canadiennes et s'emparant du poisson qui appartient à nos pêcheurs. C'est alors que le président Cleveland demanda aux gouverneurs des différents Etats qui bordent la frontière quel était le nombre d'hommes qu'ils pouvaient mettre sur pied pour envahir le Canada dans un délai d'une semaine.

Une VOIX : Ce télégramme a-t-il été publié ?

M. HUGHES (Victoria): C'était un message d'un caractère privé, que personne ne connaissait et qui a été tenu absolument secret. Après s'être renseigné auprès des gouverneurs de ces différents états, on constata qu'il leur était impossible de mobiliser 50,000 soldats et de leur faire franchir la frontière canadienne en moins de deux semaines. Sans cela il y avait cinquante chances contre une que notre pays aurait été envahi à cette époque sans une minute d'avis. Nous ferions aussi bien de déclarer franchement, comme l'a fait lord Palmerston dans une certaine circonstance, que nous avons des droits et que nous sommes prêts à les défendre. Nos jeunes gens savent se servir des armes à feu, et j'espère qu'avant peu nous

posséderons des officiers en grand nombre qui seront en état de prendre le commandement de cette jeunesse. Et quand nous aurons atteint ce point, nos ennemis quels qu'ils soient hésiteront longtemps avant d'entreprendre d'envahir notre pays.

Je me proposais aussi de traiter une question délicate, cette règle qui a été posée pour l'avenir et qui consiste à dire qu'aucun lieutenant appartenant à l'armée permanente ne pourra se marier sans avoir obtenu la permission du chef du ministère. Je crois que le meilleur moyen de régler cette question serait d'augmenter la solde des officiers des corps permanents, afin de leur permettre de se marier et d'avoir les moyens de supporter une famille, ce que ce militaire ne tarderait pas à faire, s'il recevait une allocation raisonnable.

Si j'en avais eu l'occasion, j'aurais voulu parler également de la question de l'octroi des médailles aux membres du 4e détachement qui est allé en Afrique. Ces soldats se sont rendus jusqu'à Cape-Town. Ils allaient là dans l'espérance de prendre part aux opérations militaires. L'armée anglaise avait subi des désastres et tous ces jeunes gens étaient anxieux de défendre leur pays. Ils atteignirent la baie de la Table où ils se trouvaient dans la limite des trois milles, et ils étaient prêts à débarquer, quand ils reçurent l'ordre de se rendre à Durban. Je considère que le ministre serait justifiable d'insister auprès du gouvernement anglais pour faire reconnaître les réclamations de ces hommes. C'est pendant qu'ils se rendaient à Durban que la paix fut signée. Si la règle proposée est mise en vigueur, ces soldats seront privés de la seule reconnaissance comme de la seule rémunération qu'un grand nombre d'entre eux espéraient obtenir pour leurs services dans le Sud-africain.

J'avais aussi l'intention d'établir une comparaison entre les corps permanents et les corps ruraux, et entre ces derniers et les régiments des villes. Mais je n'ai pas le temps de le faire aujourd'hui, et il me faudra attendre une occasion favorable.

La question de la solde est aussi très importante. L'honorable ministre n'ignore pas que j'ai attiré l'attention de la Chambre sur ce point dès le commencement de la session. J'ai alors laissé entendre qu'en justice pour les soldats, leur solde devrait être augmentée en suivant une certaine gradation. Le première année ils devraient recevoir 50 cents, et une augmentation additionnelle de 25 cents pour chaque année subséquente de service. Il entrerait dans le service à 50 cents par jour, l'année suivante il recevrait 75 cents, et la troisième année $1, avec une augmentation proportionnelle pour les sous-officiers. Le pays n'aurait pas d'objection à la dépense, et l'honorable ministre ferait bien de s'occuper de la question. Mais je reviendrai plus longuement sur ce point dans une autre occasion. Durant un grand nombre d'années je me suis opposé à ce que l'on accorde $1 par jour pour les services d'un cheval pendant les exercices annuels et seulement 50 cents aux soldats. Chaque cheval ne devrait pas avoir droit à plus de 50 cents par jour pour la première année qu'il prend part à ces exercices. L'année suivante, il pourrait recevoir 75 cents, et la troisième année $1. En un mot, la même gradation devrait exister pour le cheval comme pour le soldat. Cette amélioration ne coûterait pas trop cher et serait d'un grand avantage pour tous.

A ce propos, je tiens à faire allusion au magnifique discours qu'a prononcé sur cette question le député d'Haldimand (M. Thompson). Je n'ai pas eu le plaisir de l'entendre, mais je l'ai lu. Il prétend que si le nombre de ceux qui prennent part aux exercices annuels va sans cesse en diminuant, cela est dû au fait que la solde n'est pas assez élevée. Chaque fois que l'occasion s'en est présentée, j'ai essayé d'indiquer la cause de ce peu de zèle à prendre part aux exercices annuels de la part des soldats, la raison de ce manque d'énergie de la part des officiers, et comment il se fait que cet esprit militaire qui existait dans ce pays, et qui existe encore dans certains districts, semble s'affaiblir. Tout cela dépend que nous ne possédons pas les écoles militaires voulues pour former nos officiers. J'ai plus d'une fois fait connaître ma manière de voir sur ce point, et si l'occasion se présente de nouveau, c'est mon intention d'expliquer à la Chambre que ce n'est qu'en donnant à nos officiers l'instruction militaire voulue que nous pouvons espérer voir le sentiment militaire se développer dans ce pays. Je n'ai pas foi dans l'augmentation trop considérable de la force permanente. Pourquoi placer 200 hommes dans la cité de Montréal ? Le gouvernement américain ne maintient pas un pareil effectif en service actif dans la ville de Chicago, qui est une des villes les plus difficiles à administrer de l'univers. Il y a bien un certain nombre de soldats stationnés à Port-Sheridan, mais cet endroit est situé à 20 ou 30 milles de distance, et si l'on y tient des troupes en permanence, c'est parce que le terrain est tout à fait convenable pour les exercices. Le besoin de ces soldats ne se fait nullement sentir pour maintenir la sûreté publique dans le pays. Si nous avons besoin de gendarmes pour protéger nos voies navigables le long de la frontière, et nos canaux au " Soo ", engageons des hommes en cette qualité, qu'ils constituent un corps militaire permanent, mais ne les enrôlons pas à titre de soldats pour les obliger ensuite à jouer le rôle de gendarmes. J'éprouve trop de respect pour le peuple canadien pour supposer qu'il est nécessaire de placer des soldats armés au milieu d'eux afin de maintenir la paix. Je veux faire des corps permanents une institution ayant un caractère plutôt éducatif que militaire. Je considère que ce devrait être les connaissances plutôt que le rang occupé dans l'armée dont on devrait tenir compte dans la nomination des officiers. Ceux qui fréquen-

teraient ces cours devraient être placés suivant le degré de leurs connaissances, et passeraient d'une classe à l'autre jusqu'à ce qu'ils aient atteint le degré d'instruction voulue. Quant à ce qui concerne la solde, tout le monde a lu les vers célèbres de Bobby Burns, qui se terminent par la stance suivante :

Glory is the soldier's prize
The soldier's wealth is honour.

Le député d'Haldimand (M. Thompson) nous a dit que les cadres des corps militaires dans les villes sont toujours remplis, bien que les soldats ne retirent aucune solde, et j'en conclus——

M. INGRAM : Ils sont loin d'être maintenus sur un pareil pied d'efficacité.

M. HUGHES (Victoria): S'il n'en est pas ainsi dans une ville comme Saint-Thomas, c'est parce que leurs officiers et sous-officiers ne sont pas ce qu'ils devraient être.

M. INGRAM : Je suis prêt à défendre la ville de Saint-Thomas ; chose certaine, c'est qu'elle vaut bien la ville de Lindsay. Si les cadres de la milice sont toujours remplis à Saint-Thomas, il n'en est pas de même dans toutes les autres villes.

M. HUGHES (Victoria): Chaque fois qu'un régiment de ville ou qu'un corps rural voit diminuer son effectif, il faut en chercher la cause dans l'inhabilité de leurs officiers et sous-officiers.

M. SPROULE : Cette remarque s'applique-t-elle à Haldimand ?

M. HUGHES (Victoria) : Certainement, et si les officiers et sous-officiers qui font partie du régiment que commande le colonel Thompson s'acquittaient tous de leur devoir, ce régiment aurait pris part aux exercices annuels avec ses cadres remplis.

M. INGRAM : L'honorable député a une grande expérience ; aurait-il l'obligeance d'expliquer comment il se fait qu'un si grand nombre de corps se dispersent et finissent par disparaître ?

M. HUGHES (Victoria): J'ai l'intention de fournir cette explication avant la fin de la session. L'expérience que nous avons acquise durant la guerre sud-africaine doit nous servir à quelque chose. Ainsi j'ai devant moi le rapport de la commission royale et le témoignage de sir Thomas Kelly-Kenny, l'adjudant-général de l'armée anglaise, et l'un des meilleurs officiers qui aient pris part à la guerre sud-africaine. Parlant de la solde des soldats qui sont allés en Afrique, comme les membres du premier continegent, ceux des corps de francs tenanciers et les volontaires impériaux d'Angleterre, il dit :

Ce sont là ceux que je veux appeler les hommes qui ont fait du service par patriotisme à la fin de l'année 1899 et au commencement de 1900. Mais quant aux autres, les soldats appartenant aux corps de francs-tenanciers ainsi que d'autres envois de coloniaux—car je ne crois pas qu'il existe une grande différence entre eux—je considère qu'il nous a fallu les acheter, et joliment cher.

Quant au premier contingent, il n'était pas question d'achat, et ses membres ont agi par patriotisme ; après cela, il ne s'agissait plus que d'une question d'argent. La solde a été portée d'un à cinq schillings, et comme le fait remarquer sir Thomas Kelly-Kenny, cela équivaut à dire que le gouvernement anglais a acheté ces soldats pour faire le service dans le sud-africain. Le volontaire ordinaire ne voyait aucune raison pour accepter un schilling par jour dans le service ordinaire lorsqu'il pouvait obtenir 5 schillings en qualité de membres des corps de francs tenanciers. Ce dernier ne possédait aucune instruction militaire et recevait 5 schillings par jour, tandis que les soldats réguliers n'obtenaient qu'un schilling. Si l'effectif des corps de volontaires va en diminuant, cela est dû à la faute des officiers et sous-officiers. J'ai vu la même chose se produire parmi des régiments de volontaires il y a quelques années. Je me rappelle avoir vu un capitaine se préparer à prendre part aux exercices annuels avec une compagnie composée de six sergents, d'un soldat et de lui-même, alors que les cadres de toutes les autres compagnies formant partie du régiment étaient remplis. A quoi cela était-il dû ? Uniquement au fait que ce capitaine ne s'était jamais donné la peine d'acquérir l'instruction nécessaire et de s'occuper des intérêts de sa compagnie.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Comme il est près de six heures, si le comité n'y a pas d'objection, nous pourrions adopter quelques item et en laisser un en suspens, avec l'entente que lorsque l'adoption en sera demandée, on pourra entrer dans la discussion de tous les autres crédits.

M. HUGHES (Victoria): J'attends patiemment depuis onze heures ce matin afin de pouvoir prononcer un discours de 20 minutes, et avant que ces crédits soient votés je tiens à ajouter quelque chose de plus à ce que je viens de dire.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a deux crédits concernant mon département au titre des affaires concernant le gouvernement civil que l'on pourrait laisser en suspens, avec l'entente que l'on pourra discuter tous les item, et adopter les autres.

M. HACKETT : Le meilleur moyen serait de discuter chaque crédit à mesure qu'il nous est soumis. Si l'on tient à ajourner maintenant, je n'y ai pas d'objection. J'ai écouté avec plaisir le magnifique discours que vient de prononcer l'honorable député de Victoria (M. Hughes), qui a fait allusion au témoignage d'un officier angais, sir Thomas Kelly-Kenny. A ce propos, je voudrais que l'honorable député me dirait si sir Thomas Kelly-Kenny est Irlandais. Je vois ici un crédit de $500 au sujet d'une salle d'armes dans l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable

ministre voudrait-il me dire si les officiers et les soldats, tous de vrais et loyaux Canadiens, qui ont établi cette salle d'armes sans recevoir aucune aide du gouvernement, ont été remboursés des dépenses qu'ils ont faites à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je n'ai pas compris la question de mon honorable ami, mais s'il voulait s'approcher et la répéter, j'essaierai de lui répondre.

M. HACKETT : Comme ma voix n'est pas très forte et que l'honorable ministre a l'oreille un peu dure, il nous est assez difficile de nous comprendre. Je voudrais savoir depuis quand ceux qui ont fourni cette salle d'armes ont déboursé l'argent nécessaire à cette fin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il y a de cela trois ou quatre ans passés. A cette époque une demande d'aide fut adressée au ministère de la Milice, et était bien entendu que $500 serait un montant suffisant ; en conséquence, $500 fut accordé, mais les officiers ne trouvèrent pas la somme suffisante, et ils dépensèrent un peu plus de $1,000. Je prétendis, à première vue, qu'ils n'avaient pas le droit d'en agir ainsi, mais après avoir étudié la question plus attentivement, j'en arrivai à la conclusion que la dépense était justifiable, et je crois qu'il n'était que juste de les rembourser de ce qu'ils avaient payé.

M. HACKETT : Il y a deux jours passés nous avons voté $2,000 pour le même genre d'ouvrage. Ces deux crédits sont pour la même fin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : On est en frais d'exécuter des réparations importantes. Le crédit actuel est destiné à rembourser les officiers de ce qu'ils ont déboursé pour établir une salle d'armes dans la salle d'exercice, tandis que les travaux actuels ont pour but d'agrandir la salle d'exercice, ce qui est chose absolument différente. Ceux qui ont déboursé de l'argent ont fourni les reçus et les pièces justificatives au département, et nous avons la certitude que la dépense a été faite de bonne foi.

M. HACKETT : Par qui les travaux ont-ils été faits ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je l'ignore.

M. HACKETT : Ce renseignement est très important.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais essayer de donner satisfaction à mon honorale ami et de lui fournir tous les renseignements dont il a besoin.

M. R. L. BORDEN : Je présume que l'on n'a pas d'objection à voter cette résolution, avec l'entente que tout ce qui s'y rapporte pourra être discuté lorsque n'importe quel autre crédit de ce département sera soumis à la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Certainement. Nous allons laisser deux item en suspens, et il est entendu que l'on pourra poser toutes les questions que l'on jugera nécessaires et obtenir tous les renseignements requis.

M. SPROULE : Ou continuer la discussion?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Certainement.

M. CLARKE : Ces crédits reviendront-ils demain sur le tapis?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non ; je préférerais les laisser en suspens jusqu'à la semaine prochaine.

M. R. L. BORDEN : Comme ces crédits sont très courts, l'honorable ministre pourrait nous faire connaître d'avance la date à laquelle il se propose de les soumettre à la Chambre, car d'autres députés veulent continuer cette discussion et ils pourraient être absents s'ils sont soumis sans avis préalable.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Si l'honorable député veut bien choisir le jour qui lui convient et me le faire connaître un jour d'avance, je suis certain que le chef du gouvernement se fera un plaisir de l'accepter.

M. R. L. BORDEN : C'est très bien.

Certaines résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (sir Richard Cartwright) aurait-il l'obligeance de nous dire ce que nous ferons demain?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que nous continuerons la discussion des crédits des travaux publics.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 6 heures 10 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 9 octobre 1903.

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

ORDRES RESCINDES.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que l'ordre portant que

—la Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 217) concernant les pénitenciers, soit rescindé.

La motion est adopée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que l'ordre concernant

—la seconde lecture du bill (n° 251) modifiant l'Acte du revenu consolidé et de l'audition.—Ministre des Finances soit rescindé.

La motion est adoptée.

RETRAIT D'UNE MOTION.

L'article au feuilleton concernant la présentation d'un bill modifiant l'Acte des terres fédérales (le ministre de l'Intérieur) est biffé.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Anse-aux-Gascons—prolongation du quai, etc., $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à prolonger le quai actuel jusqu'à ce qu'il atteigne l'endroit où l'eau a 13 pieds de profondeur à marée basse lors des grandes mers, afin de permettre aux steamers naviguant dans les eaux de la baie des Chaleurs entre le bassin de Gaspé et Dalhousie, d'y accoster en aucun temps. Ces travaux seront exécutés dans le comté de Bonaventure et coûteront $19,000, en tout.

Anse-aux-Griffons — améliorations à l'embouchure de la rivière, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le coût probable de l'entreprise qui a pour but de procurer un port de refuge aux pêcheurs.

M. MORIN : Dans quel comté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé.

Anse Saint-Jean—prolongement du quai, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit couvrira le coût total des travaux, d'après l'estimation de l'ingénieur en chef. Il s'agit d'obtenir une profondeur de 8 à 16 pieds d'eau à marée basse. L'Anse Saint-Jean est situé dans le district de Chicoutimi-Saguenay.

Barachois de Malbaie—brise-lames, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette localité se trouve dans le comté de Gaspé. On estime que les travaux coûteront $16,500. Ce crédit est affecté à la construction d'un brise-lames.

M. SPROULE : Est-ce une nouvelle entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première dépense pour une entreprise nouvelle.

M. SPROULE : Quelle est l'importance de cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une paroisse très florissante renfermant une population de 1,300 habitants. On se propose d'enlever un banc de sable parallèle au rivage, afin de donner accès au bassin intérieur. Barachois de Malbaie renferme un groupe important de pêcheurs qui nous ont suppliés de faire exécuter ces travaux.

M. HACKETT : Puis-je demander au ministre s'il s'est occupé du cas de l'Etang de Skinner, dans l'Ile du Prince-Edouard ? Il désire vivement favoriser l'industrie de la pêche, et je lui apprendrai que dans le voisinage de l'Etang de Skinner, on se livre à cette industrie sur une grande échelle.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai observer qu'un crédit concernant l'Etang de Skinner a été adopté il y a un jour ou deux.

M. HACKETT : Mille pardons. Il n'y a pas de crédit relatif à l'Etang de Skinner et je désire savoir du ministre s'il se propose de venir en aide aux pêcheurs de l'endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ordonné à l'ingénieur en chef de préparer un rapport.

Bonaventure-est—brise-lames, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme servira à la construction d'un brise-lames de 700 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, dans le comté de Bonaventure, afin d'obtenir une profondeur de 6 pieds d'eau à marée basse lors des grandes mers. On estime que les travaux coûteront $20,000 en tout. C'est une nouvelle entreprise.

M. R. L. BORDEN : A quoi sert un brise-lames dans 6 pieds d'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Présentement, un banc de sable se forme à l'embouchure de la rivière et ferme le passage aux pêcheurs qui y trouveraient un port de refuge. La construction de ce brise-lames empêchera la formation du barrage et élèvera à 6 pieds le niveau de l'eau à marée basse lors des grandes mers, de sorte que les vaisseaux pourront remonter la rivière.

M. MORIN : Quelle est la population de l'endroit ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Le canton de Bonaventure renferme 2,682 habitants. Cette paroisse est l'une des plus importantes de celles que baigne la baie des Chaleurs.

M. SPROULE : Lorsqu'il s'agit d'une entreprise nouvelle, il me semble que le ministre devrait nous mettre au courant de l'importance de l'endroit, de ses besoins, de la nécessité des travaux et des engagements que nous prenons en les commençant. Dans la province d'Ontario, un township couvre une superficie d'environ dix milles de côté et un port ou un quai sert ordinairement à la population de deux ou trois townships, ou

plus. Par chez nous, aucun township ne renferme moins de trois, quatre ou cinq mille habitants. Personne ne soutiendrait qu'il y a lieu de construire un brise-lames, parce que la population d'un township s'élève à deux ou trois mille âmes. Je suppose que ces gens sont des agriculteurs. Il peut y avoir quelques pêcheurs parmi eux, mais, autant que je puis en juger par les renseignements qui nous sont fournis, ce brise-lames est pour l'avantage des pêcheurs et ne servira pas au commerce.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je puis dire que ce canton dans toute son étendue suit le rivage de la mer. Il n'en est pas des cantons du comté de Bonaventure comme des townships d'Ontario. Ils sont tous situés le long du rivage. Ce brise-lames profitera pour ainsi dire, à tous ces 2,862 habitants. Il est vrai que quelques habitants de cette paroisse s'adonnent à l'agriculture, mais la plupart sont ou pêcheurs ou bûcherons. Il y a probablement 100 pêcheurs qui retireront des avantages de la construction de ce brise-lames. Le canton de Saint-Bonaventure, nom que lui donne la population, ou le canton d'Hamilton, comme il est appelé dans le recensement, forme une des paroisses les plus importantes du district. Présentement, il n'y a ni brise-lames ni quais à cet endroit et les pêcheurs n'ont jamais reçu aucune aide. Ils sont exposés aux tempêtes, en automne principalement, et n'ont aucun moyen de mettre leurs embarcations à l'abri. Les steamers qui passent à cet endroit doivent débarquer leurs passagers et leur cargaison à l'aide de chalands, ce qui est une source d'ennuis et, parfois, de perte. Il arrive qu'ils sont obligés de continuer leur route sans faire escale, et il y a trente ans que notre population demande cette amélioration. Saint-Bonaventure fera nécessairement des progrès et il est temps de faire quelque chose pour cette localité. En arrière de la paroisse de Saint-Bonaventure, sont situés les cantons de bois Robitaille couvrant 400 milles carrés, qui ont été donnés à la famille de l'ancien lieutenant-gouverneur de la province de Québec, et qui passent au nombre des concessions forestières les plus précieuses de la province. Ils appartiennent encore à la famille Robitaille, mais on croit qu'avant longtemps, ils tomberont entre les mains d'une compagnie qui les exploitera, ce qui fournira du travail à un grand nombre de personnes. Toute la population est d'avis que ces travaux devraient être entrepris immédiatement.

M. SPROULE : Quel est le nombre des embarcations de pêche et jusqu'à quel point se livre-t-on à cette industrie ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Il y a de 100 à 120 pêcheurs dans chaque paroisse. L'importance de cette localité a été admise par le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a fait construire à Saint-Bonaventure le premier entrepôt frigorifique pour la conservation de la boitte dans la province de Québec. La législature de la province a adopté une loi permettant aux pêcheurs de la paroisse de se former en association pour établir un entrepôt frigorifique destiné à la conservation de la boitte.

M. SPROULE : L'honorable député ne nous a pas fait connaître le nombre d'embarcations de pêche. Voici un canton qui renferme une population de 2,862 habitants et nous dépensons dans un seul endroit $10 par tête. Il y a 125 pêcheurs, ce qui signifie que nous avons dépensé $20 par tête pour un petit établissement de pisciculture, et nous ignorons jusqu'à quel point on se livre à cette industrie et s'il se fait quelque commerce à cet endroit. Ces travaux ne semblent pas nécessiter une forte dépense, tout d'abord ; mais, il faut ensuite entretenir constamment ces ouvrages. On devrait avoir de solides raisons avant de se lancer dans de nouvelles entreprises de cette sorte. On se propose de consacrer $20,000 à la construction d'un brise-lames dans un port où il n'y a ni ville ni village, mais un petit groupe de pêcheurs seulement. Je n'entends pas mépriser les pêcheurs, car ils forment une classe importante qui mérite autant que toute autre ; mais si le long des rives de nos lacs—dans la baie Georgienne, par exemple— il faut construire un brise-lames ou un quai dans chaque village où il y a un certain nombre de pêcheurs, nous ne finirons jamais de dépenser les deniers publics. Nous établissons un précédent très dangereux.

M. MARCIL (Bonaventure) : Ceci n'est pas un poste de pêche ordinaire. Le canton renferme une population de 3,000 âmes.

M. SPROULE: Tous ne sont pas pêcheurs.

M. MARCIL (Bonaventure) : La pêche est l'une de leurs principales industries. La somme peut paraître élevée ; mais, malheureusement, près des rivages de la baie des Chaleurs l'eau a peu de profondeur, et il faut construire des quais beaucoup plus longs que dans d'autres endroits. Un quai de $5,000 serait emporté par la première tempête et le plan le plus économique est de faire un ouvrage solide qui durera pendant deux ou trois générations.

M. HACKETT : A quelle distance de Gaspé se trouve cette localité ?

Le PREMIER MINISTRE : A 160 milles.

M. HACKETT : J'ai remonté le Saint-Laurent et je sais que souvent les pêcheurs sont soumis à de grands désavantages lorsqu'il s'agit d'apporter leurs produits aux marchés, et on devrait donner généreusement et sans rechigner l'aide que le parlement se propose d'accorder à ces pauvres gents qui accomplissent un labeur si pénible.

Bois-Brulé—jetée, etc., $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de construire une jetée de 90 pieds de longueur et de 15 pieds de largeur pour faire passer l'eau de la rivière dans un seul chenal, afin qu'elle ait assez de profondeur pour permettre le passage des embarcations.

Cacouna—prolongement du quai, etc., $2,300.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi est-il nécessaire de prolonger ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour atteindre l'eau profonde. Le prolongement aura 75 pieds et ce crédit est destiné à terminer les travaux.

Caplan—brise-lames, $5,000.

M. HACKETT : Dans quel comté Caplan est-il situé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Dans le comté de Bonaventure. Cette somme est destinée à la construction d'un brise-lames de 40 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. On estime à $15,000 le coût de cette entreprise. Le rapport déclare qu'il n'y a pas d'abri d'aucune sorte à l'usage des embarcations de pêche. On désire aussi permettre à des plus grandes embarcations de se livrer à l'industrie de la pêche à cet endroit. Le rapport ajoute qu'on y expédie aussi beaucoup de traverses et de bardeaux et que 20 grands vaisseaux, y compris 3 barges, ont pris leur cargaison à Caplan, en 1902.

M. HACKETT : Le brise-lames est-il situé dans la baie des Chaleurs ou dans les eaux du golfe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans la baie des Chaleurs.

M. HACKETT : Dans quel endroit environ ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Dans le comté de Bonaventure.

M. HACKETT: Quelle est l'étendue de ce comté ?

M. MARCIL (Bonaventure): On me permettra peut-être de fournir de plus amples explications touchant cette localité. En réponse au représentant de Prince-ouest, je puis dire que le comté de Bonaventure a 150 milles de longueur; celui de Gaspé en a 300.

M. R. L. BORDEN : Quelle est l'étendue du comté qui n'est pas couverte de brise-lames ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Depuis la confédération on avait construit trois petits quais le long du rivage de ce comté, et 16 paroisses sur 19 ont été entièrement négligées pendant ces 35 années. On n'a construit ni quai, ni brise-lames, pour venir en aide aux pêcheurs. La paroisse de Saint-Charles de Caplan est voisine de celle de Bonaventure. D'après le rencesement de 1901, elle contient une populations de 1,900 habitants. Caplan offre ceci de particulier: en arrière a surgi une paroisse appelée Saint-Alphonse de Muselyville. Cette paroisse a été fondée par un prêtre belge, qui a fait venir au Canada une colonie de ses compatriotes et qui a été le premier à entreprendre sur une grande échelle la colonisation de l'intérieur de cette immense péninsule de 10,000 milles carrés. La paroisse de Saint-Alphonse de Muselyville renferme une population de 900 âmes. Elle a un curé, une église et tout ce qu'il faut pour devenir un centre important et prospère. Le nouveau quai qui sera construit près de l'église paroissiale servira à cette population. Les pêcheurs de l'endroit n'ont aucun port de refuge. Au retour de la pêche, il leur faut réunir 15 ou 20 hommes pour hâler leur embarcation sur le rivage à l'approche d'une tempête, et cette précaution doit être prise parfois pendant le jour, mais d'autres fois pendant la nuit. Lorsque le bateau passe, ceux qui veulent mettre pied à terre doivent descendre sur des radeaux. Saint-Charles de Caplan sera le centre d'un commerce considérable. Le gouvernement de Québec a dépensé l'an dernier, $1,000 pour améliorer le chemin, ce qui contribuera aux progrès de la localité. Il me semble que cette dépense a parfaitement sa raison d'être. Elle aura pour résultat d'augmenter beaucoup, d'ici à 4 ou 5 ans, le commerce qui se fait à cet endroit.

M. SPROULE : Je serais reconnaissant au ministre s'il préparait un état des nouveaux travaux qu'il entreprend, des comtés intéressés et du coût probable de chaque entreprise, une fois terminée. Je suppose qu'il n'a pas ce relevé sous la main, mais il pourrait probablement se le procurer en peu de temps. Nous entreprenons beaucoup de travaux nouveaux pour des motifs d'une sagesse douteuse, si je dois en juger par ceux-ci. Cette entreprise coûtera $15,000 ou $20,000 et on exécute ces travaux dans un endroit où il n'y a que quelques embarcations de pêche et une population d'environ 1,000 âmes.

M. MARCIL (Bonaventure) : Que l'honorable député me permette de lui dire que la paroisse de Saint-Charles de Caplan renferme plus de 1,900 habitants et qu'en arrière, Saint-Alphonse de Muselyville en compte plus de huit cents. Ce quai servira à la population de ces deux paroisses. Si la somme paraît élevée, c'est parce que ces quais doivent être construits très solidement, de manière à résister aux assauts de la mer. S'il s'agissait de construire des quais le long des rivières ou sur les lacs dans l'intérieur du pays, une somme modeste suffirait, mais il est inutile dans un pareil endroit de construire un quai à raison de 4 ou 5 mille dollars. La première tempête l'emporterait. Il y a un mois environ, un ouragan a sévi à Fort-Daniel et le quai de l'endroit très solidement construit, qui avait été commencé

sous le gouvernement précédent, a subi daus une seule nuit un dommage de $2,400.

M. SPROULE : Ce quai sera très solide, à en juger par la dépense. Je veux bien qu'il soit solide, car tant qu'à entreprendre ces travaux, il faut les exécuter aussi bien que possible. Mais je reproche au gouvernement de faire de lourdes dépenses sans avoir de raisons bien légitimes. Pour me former une opinion, il me suffit de comparer ce qu'on fait là-bas à ce qui se passe dans la partie du pays où j'habite. Des villes importantes, des ports abritant un grand nombre d'embarcations de pêche, de beaux districts agricoles, des populations trois fois plus fortes que celle dont parle l'honorable député se voient refuser une infime somme de $10,000 en faveur d'une entreprise nouvelle, sous prétexte que l'endroit n'a pas assez d'importance pour justifier le gouvernement de se lancer dans une pareille entreprise. Prenons par exemple, la ville de Thornbury, qui renferme 3,000 habitants et qui est entourée de cantons dans lesquels on compte de 15,000 à 20,000 âmes. Cette ville est baignée par les eaux de la baie Georgienne, et elle est le centre d'un commerce important. Néanmoins, il est très difficile d'obtenir du gouvernement $15,000 pour une entreprise nouvelle. Et, même lorsque les besoins du commerce et de l'industrie de la pêche sont très urgents, il est malaisé d'obtenir un octroi de 4 ou 5 mille dollars pour tenir en bon état de réparations les ouvrages qui ont été construits dans l'un de ces endroits. Ce n'est pas tant la somme que nous accordons maintenant que celle qui sera nécessaire pour mener à bien l'entreprise dont il faut tenir compte. Une fois les travaux terminés, il y a les frais d'entretien, de sorte que nous nous engageons dans une entreprise qui nécessitera des dépenses constantes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La recommandation que fait l'honorable député est très sensée. Je croyais avoir l'état qu'il me demande, car j'avais désiré moi-même le faire préparer. Je ne crois pas que le budget se rapporte à plus d'entreprises nouvelles dans la province de Québec que dans les autres. Ainsi que le dit mon honorable ami, il ne sert de rien de faire des dépenses pour ces travaux s'ils ne sont pas construits solidement. Il faut également bien comprendre ce que nous entreprenons de faire. C'est pour cela que j'ai fait connaître l'estimation de l'ingénieur en chef qui est exacte, je crois, relativement au chiffre total de la dépense dans chaque cas. Mon honorable ami constatera que des crédits affectés à la province de Québec que nous avons adopté jusqu'ici, trois seulement nécessiteront des dépenses plus élevées que la somme demandée et que ces dépenses ne s'élèveront en tout qu'à $36,000. Je ferai préparer le relevé que l'honorable député désire avoir.

M. MARCIL (Bonaventure).

M. MORIN : Je demanderai au représentant de Bonaventure pourquoi le nom des endroits qu'il nous a désignés n'apparaît pas dans les tableaux du dernier recensement ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Lorsque le comté de Bonaventure a été arpenté en premier lieu, il fut divisé en cantons dont les noms apparaissent dans les tableaux du recensement. Depuis, les autorités religieuses ont subdivisé ces cantons en paroisses auxquelles elles ont donné des noms de saints. Ainsi, Saint-Bonaventure représente le canton d'Hamilton ; Saint-Charles, le canton de Caplan. Le représentant de Dorchester connaît le système de la division des paroisses dans la province de Québec.

M. LENNOX : A différentes reprises, mais non récemment, j'ai manifesté ma désapprobation, en ce qui a trait à cette manière de dépenser les deniers publics. Je ne veux pas m'opposer à ce crédit en particulier plus qu'à un grand nombre de crédits semblables qui sont constamment proposés à notre approbation. Il nous faut nécessairement faire d'énormes dépenses qui sont d'un caractère d'utilité générale. Un jour viendra peut-être où nous pourrons plus facilement qu'aujourd'hui employer les deniers publics à des entreprises que nous pouvons appeler purement locales. J'ai réfléchi ; j'ai voulu savoir si les observations que j'avais faites étaient justes et s'il y avait lieu d'employer le revenu fédéral à l'exécution de travaux qui ne sont pas d'une utilité générale pour tout le pays. Il y a des entreprises auxquelles nous pouvons consacrer une partie des deniers publics, bien qu'elles n'intéressent pas l'ensemble du Dominion. Mais, règle générale, je crois que nous ne devons faire aucune dépense quand il s'agit d'une entreprise qui n'est pas purement fédérale.

Je remarque qu'on dépense de fortes sommes pour les ports du littoral et pour venir en aide aux pêcheurs. Ces dépenses sont légitimes, car elles concernent plus d'une province. Dans ces cas-là, il n'est pas même nécessaire qu'elles profitent à la population de plus d'une province pour être justifiables. Ainsi, s'il était question de construire un édifice public dans une ville d'Ontario, nous pourrions répondre au conseil de comté ; nous n'accorderons pas de subvention en faveur de cete entreprise, et le conseil de comté dirait de son côté : Cet édifice ne profitera pas à tout le comté ; nous ne pouvons pas par conséquent, venir en aide à sa construction. Mais tous ces travaux, tels que l'amélioration des ports et des cours d'eau, la construction de quais dans des endroits où il ne se fait pas de commerce, du moins pas de commerce interprovincial, sont d'intérêt purement local. Je sais qu'il arrive qu'un conseil de comté dise : C'est une excellente affaire pour la population de l'endroit ; l'entreprise profitera à la ville où elle sera exécutée, mais elle n'intéresse pas tout le comté. Dans ces cas-là, le conseil de

comté ne contribue pas un sou ; le conseil de canton non plus ; néanmoins, ils s'adressent au parlement pour obtenir une subvention. A quel titre ? Le seul motif qu'ils puissent invoquer c'est qu'il s'agit d'une entreprise d'utilité nationale, sous quelque rapport. Or, je proteste contre cette pratique. La règle peut souffrir quelques exceptions, mais tant qu'il y aura de grandes entreprises publiques sur le métier, tant que le transport et les autres services d'utilité générale entraîneront de lourdes dépenses, tant que nous manquerons d'argent—et nous savons que nous en manquons—pour satisfaire à tous ces besoins, tant que notre budget, qui augmente de plusieurs millions cette année, se gonflera d'une manière surprenante, je déclare que le ministre des Travaux publics ne devra pas entreprendre ces nombreux travaux lorsqu'il sera certain qu'ils ne sont pas d'un intérêt assez général pour le justifier d'y consacrer une partie des deniers publics.

Dans le cas qui nous occupe, environ 1,900 habitants composent la population des deux paroisses. Le représentant de Grey a fait allusion à la province d'Ontario. Peu m'importe que ce soit dans Ontario ou dans Québec. Il en est de même de mon honorable ami, qui a simplement voulu rapporter un exemple. Ainsi, la ville de Barrie a difficilement obtenu $3,000 en faveur de la construction d'un quai.

Cette ville, qui comprend aujourd'hui Allandale, renferme une population de six mille habitants et fait des progrès rapides. De nouvelles industries s'y sont établies pendant la présente saison et, néanmoins, nous éprouvons de la difficulté à obtenir $3,000——

M. McCARTHY : Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour dire qu'il est difficile d'obtenir un crédit ?

M. LENNOX : Si l'honorable député prétend n'avoir fait aucune démarche dans ce sens, je retirerai ce que j'ai dit. Le représentant de Simcoe-nord a probablement raison de laisser entendre qu'il n'a pas été difficile d'obtenir ce crédit ; car, bien qu'il ait été accordé, il y a plusieurs années, les travaux n'ont pas encore été commencés. Je ferais peut-être mieux de laisser la ville de Barrie de côté pour m'avancer un peu plus loin dans la partie nouvelle du district électoral du représentant de Simcoe-nord, où il y a un quai connu sous le nom de Hawkestone, dans le township d'Oro. Voici un nouvel exemple frappant d'une dépense en faveur d'une entreprise purement locale. Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas lieu de dépenser un seul dollar pour le quai de Hawkestone, à moins que ce ne soit pour satisfaire quelques citoyens de l'endroit. Ce quai est inutile. Il ne sert qu'à quelques excursionnistes qui y débarquent de temps à autre, mais rarement. C'est une nouvelle preuve que le gouvernement gaspille les deniers publics, sans autre but apparant que de capter les suffrages des électeurs du voisinage.

M. McCARTHY : Je ne désire pas soulever un débat acrimonieux, mais il est une déclaration de l'honorable député que je suis tenu de réfuter. Il a eu tort de dire qu'il a été difficile d'obtenir une subvention en faveur du quai de Barrie. Un crédit a été inscrit au budget de l'année 1900. La difficulté s'est présentée lorsqu'il fallut choisir l'emplacement. Dès que cette question a été tranchée, les travaux ont été commencés. On apporte maintenant le bois nécessaire sur les lieux. Je nie qu'un crédit n'ait pas été demandé en faveur du quai d'Oro, au nom de la population du township récemment ajouté au district de Simcoe-nord. L'honorable député sait parfaitement bien que la ville de Barrie où il habite profitera beaucoup de la construction de ce quai. Les quelques excursionnistes dont il parle sont des cultivateurs qui, grâce au bon marché des moyens de transport, viennent à Barrie plus souvent qu'auparavant pour y vendre leurs produits et acheter les choses dont ils ont besoin, ce qui est également avantageux aux citoyens de la ville et aux cultivateurs.

M. LENNOX : Je nie entièrement m'être éloigné du terrain de la discussion lorsque j'ai parlé du quai d'Hawkestone. Lors de l'étude de ces crédits, il est à propos de parler des différents travaux entrepris par le gouvernement, afin de démontrer que celui-ci ne dépense pas les deniers publics pour des entreprises vraiment fédérales. Force m'est de dire que l'honorable député n'est pas aussi renseigné qu'il le sera lorsqu'il connaîtra mieux la population d'Oro, puiqu'il dit que celle-ci retire de grands avantages du transport de ses produits à Barrie par les rares bateaux qui accostent de temps à autre à ce quai pendant la belle saison. Il y a un chemin de fer qui traverse Hawkestone et ceux qui veulent se rendre au marché peuvent s'en servir sans attendre le bateau qui, deux ou trois fois par semaine, accoste au quai de Hawkestone. En ce qui a trait au quai de Barrie, je puis dire que l'argent est voté depuis plusieurs années. Je n'examinerai pas le différend qui s'est élevé entre l'honorable député (M. McCarthy) et le maire de Barrie au sujet du retard apporté au commencement des travaux. Je leur laisse le soin de vider leur querelle. Il n'en n'est pas moins vrai que le premier crédit a été accordé à la veille d'une élection et comme on se proposait de le faire servir pour une élection suivante, les travaux ont été retardés. Mais, comme le représentant de Simcoe-nord ne cherche plus à représenter sa ville natale, Barrie, ce crédit ne peut plus servir à des fins électorales, comme on s'y attendait.

Chambord—quai, $2,000.

M. SPROULE : S'agit-il d'une nouvelle entreprise et, dans l'affirmative, quel en sera le coût probable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On estime que les travaux coûteront $8,000, en tout. Chambord est situé dans le vaste district de Chicoutimi-Saguenay, et force nous est de reconnaître que la situation dans cet endroit n'est pas la même que dans les autres parties du Canada. Des colons s'établissent dans cette région ; mais ils n'ont aucun chemin de fer pour les desservir. C'est le seul moyen qu'ils ont de transporter leurs produits. Ils ne peuvent utiliser que la navigation. Plusieurs de ces crédits sont destinés à améliorer les moyens de transport afin que les colons puissent faire venir les fournitures dont ils ont besoin et expédier leurs produits au marché.

M. SPROULE : Est-ce un village ou un poste de pêche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une population de 1,020 habitants le long de la rive.

M. SPROULE : Le gouvernement se propose-t-il de donner les travaux à l'entreprise ou de les faire exécuter en régie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous ces travaux un peu considérables sont adjugés à l'entreprise.

Chateau-Richer—amélioration du port, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à l'amélioration du port de Château-Richer, dans le comté de Montmorency. Il s'agit d'enlever des quartiers de roc et de creuser le chenal le long de la rive nord afin de permettre aux barges ou aux bateaux tirant de 8 à 10 pieds d'eau de passer sans encombre au-dessus du barrage. Il y a aussi un petit coffrage à construire.

M. MORIN : Je considère qu'il est vraiment scandaleux de consacrer $4,000 à ces travaux de Château-Richer. Je connais bien l'endroit, et j'affirme que jamais des bateaux à vapeur n'y arrêtent, à moins d'y être obligés par la tempête. C'est un mauvais endroit pour y atterrir, car il y a un barrage qui s'étend dans la rivière jusqu'à deux milles environ au large. Les seuls bateaux qui font escale à cet endroit sont ceux qui transportent du bois de chauffage à Québec. Ceux-ci font la navette entre Château-Richer et Québec et ils ne tirent que 4, 5 et quelquefois 6 pieds d'eau. Un quai ne peut pas servir à d'autres fins et il y en a déjà deux à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La gauche se plaint parfois que des travaux sont exécutés dans différentes localités par suite de considérations politiques. Je ne crois pas que l'honorable député prétende que le représentant de Montmorency a obtenu l'exécution de ces travaux comme une faveur personnelle. On m'a fortement représenté qu'ils étaient très importants. On m'a dit que la plupart des habitants de Château-Richer sont propriétaires de voiliers qui transportent de la pierre, du bois de chauffage, de la chaux et d'autres matériaux entre différents endroit en bas de Québec et cette ville, d'où ils rapportent des fournitures de toutes sortes. Il y a à Château-Richer 35 vaisseaux d'une capacité totale de 3,500 tonneaux. Je ne connais pas l'endroit, moi-même, mais c'est à la suite des représentations qui m'ont été faites que j'ai décidé de demander cette somme pour exécuter cette amélioration. Il m'a semblé que cette entreprise était très importante pour la population qui est de deux à trois mille habitants et pour le commerce considérable qui se fait à cet endroit.

M. MORIN : Je ne fais pas entrer de considérations politiques dans l'examen de ces questions. Je sais bien qui représente ce comté, mais cela ne me fait aucune différence. Je n'ai aucun dessein politique, en parlant ainsi. Je ne connais aucune localité de la province de Québec ou du Canada mieux desservie que Château-Richer par les chemins de fer. En été, des tramways traversent cette localité toutes les dix minutes et, en hiver, il y a trois ou quatre convois par jour. Château-Richer n'est qu'à environ douze milles en bas de Québec et je sais parfaitement que les seuls vaisseaux qui s'y rendent vont y chercher de la pierre ou du bois de chauffage Les bateaux à vapeur ne peuvent pas atterrir, parce que le chenal de la rivière se trouve du côté sud, le long de l'île d'Orléans, et lorsqu'un steamer passe en face de Château-Richer il est à trois ou quatre milles de cette localité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami sait-il que Château-Richer est un centre excessivement important, eu égard à ses carrières et à son commerce de bois de chauffage ? Une grande partie du bois qui se brûle à Québec vient de cet endroit. De plus, comme je l'ai dit, il y a à Château-Richer de vastes carrières. Je crois que la moitié de la pierre employée pour macadamiser les rues de Québec est tirée de Château-Richer.

Actuellement, les vaisseaux ne peuvent pas accoster au quai par suite de certains obstacles que présente le lit de la rivière. Mon honorable ami dit que cette localité est bien desservie par les chemins de fer. Pourtant, il ne doit pas s'imaginer qu'un tramway électrique transportera de la pierre, de la chaux ou du bois. Comme question de fait, le tramway électrique ne transporte pas de marchandises. Quant au chemin de fer à vapeur, c'est toujours l'ancienne histoire de la rivalité entre le transport par terre et la navigation, compliquée dans cette circonstance d'un obstacle nouveau : la faible distance à parcourir. Il n'y a pas douze milles, mais huit milles, pour se rendre aux chutes Montmorency et Château-Richer est la deuxième paroisse plus bas.

M. MORIN : De combien la distance dépasse-t-elle huit milles ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a plutôt vingt milles pour se rendre à ce quai. Quant au transport de la pierre ou du bois par le chemin de fer, il y a aussi le désavantage des prix élevés exigés au terminus. Depuis plusieurs années, Château-Richer est un centre très important. Beauport, qui se trouve dans mon district électoral, fait moins de commerce que Château-Richer ; mais, le gouvernement conservateur y avait construit un quai que le gouvernement du jour a réparé, bien que Beauport ne fût qu'à quelques milles de distance de la cité de Québec. S'il y a une dépense justifiable, c'est bien celle que le gouvernement se propose de faire à Château-Richer. C'est une localité importante où s'approvisionne une partie du pays environnant qui progresse rapidement.

M. MORIN : Je ne me propose pas d'empêcher l'adoption de ce crédit. Si vous avez beaucoup d'argent à gaspillez, allez-y.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je vous remercie.

M. SPROULE : Ce crédit suffira-t-il à terminer les travaux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il servira à enlever des galets et autres obstructions à l'entrée du port et dans le port lui-même. Il va sans dire que ce n'est pas un grand port comme Québec, c'est une baie, située sur la rive nord du Saint-Laurent et qui présente de grands avantages pour l'expédition des produits.

M. MORIN : Allez donc, c'est très bien.

Deschambault—quai, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une entreprise nouvelle qui coûtera en tout $10,000, d'après l'estimation de l'ingénieur en chef. Il y a présentement une petite jetée à cet endroit et ce crédit servira à agrandir le débarcadère.

Desjardins—Ile aux Allumettes—quai, $7,500.

M. MORIN : Dans quel comté se trouve Desjardins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Pontiac.

Douglastown—pile, $6,000.

M. SPROULE : Qu'entendez-vous par là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une entreprise considérable à exécuter dans le comté de Gaspé. Il s'agit de construire une pile isolée de 150 pieds de longueur, de 24 pieds de largeur au sommet et de 26 à 30 pieds de hauteur, de manière à donner 12½ pieds d'eau à marée basse lors des grandes mers. Ces travaux coûteront en tout $30,000. Nous les commençons.

Rivière Gatineau—travaux de protection sur le bord est en aval du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, y compris l'achat du terrain, $3,500.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'est plaint que des travaux entrepris par le gouvernement détournaient le cours de la rivière, et une poursuite a été intentée devant les tribunaux qui condamnèrent l'Etat à payer une indemnité. Ce crédit servira à payer le reliquat de la réclamation et à acheter un terrain pour empêcher toute nouvelle demande. On aurait économisé beaucoup d'argent en achetant le tout dès le début.

M. SPROULE : Cela couvre-t-il toute la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela couvre toute la dépense, d'après l'estimation de l'ingénieur du gouvernement.

Quai de Grande-Rivière—revêtement, $800.

M. MORIN : Où est Grande-Rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé.

M. MORIN : Très bien, avancez. Si ce n'est pas dans le comté de Gaspé, c'est très probablement dans le comté de Bonaventure.

Kamouraska—prolongement de la jetée, $4,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné au prolongement du quai de Kamouraska, en vue d'y assurer une profondeur d'eau de seize pieds à marée haute.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les navires qui accostent à ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de n'avoir pas ce renseignement.

M. MORIN : Si le ministre me le permet, je vais répondre à cette question. L'honorable député de Charlevoix (M. Angers) a engagé le gouvernement à établir un service de traversiers entre la Malbaie et Kamouraska. Ce bateau n'est absolument d'aucune utilité. Il ne fait que quelques voyages en été et aucun en hiver ; et à Kamouraska, le gouvernement a bâti un quai seulement pour faire plaisir à quelques-uns de ses amis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que je sais, c'est que ces travaux ont été entrepris en 1887, et qu'on y a dépensé $23,000. Par conséquent, je suppose que les travaux sont de quelque importance, et qu'ils seront d'un grand avantage pour le commerce local, qui souffre grandement à l'heure qu'il est de la faible profondeur de l'eau à cet endroit. C'est là tout ce qui sera dépensé. Nous avons reçu une pétition des habitants nous priant de poursuivre ces travaux.

M. R. L. BORDEN : Est-il réellement impossible de nous donner des renseignements précis quant au nombre des voyages de ce bateau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il n'y a pas de ligne régulière de bateau.

M. SPROULE : Le village est-il considérable, et quel commerce y fait-on ? S'il n'y a qu'un bateau qui arrête là de temps à autre, l'opportunité de cette dépense semble douteuse.

Le PREMIER MINISTRE : Kamouraska est un village très important. C'est une station balnéaire très fréquentée en été. C'est le chef-lieu du comté de Kamouraska, et c'était jusqu'à ces dernières années le chef-lieu du district judiciaire de Kamouraska, qui couvrait nombre de comtés. Il y a quelques années, le chef-lieu judiciaire fut transporté à la Rivière-du-Loup, centre plus populeux. Le commerce de Kamouraska est surtout celui d'une place d'eau.

M. COCHRANE : Evidemment ! il nous faut payer les dépenses de ceux qui vont au bain.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a des bateaux qui transportent la malle entre cet endroit et Québec. Mon honorable ami se rappellera que ces travaux furent entrepris non par le gouvernement actuel, mais par un gouvernement qu'il appuyait.

M. COCHRANE : Et j'oserai dire que le très honorable premier ministre y trouva à redire dans le temps.

Le PREMIER MINISTRE : Non, je n'ai jamais critiqué les demandes de crédits pour des fins utiles.

M. COCHRANE : C'est toujours la réponse qu'on donne : que le gouvernement précédent l'a fait. Le très honorable premier ministre est arrivé au pouvoir en critiquant ce que nous faisions ; et maintenant, lorsque nous trouvons à redire à quelque chose, il nous répond qu'il ne fait que suivre notre exemple. Je conçois très bien qu'un endroit ait pu avoir assez d'importance naguère pour justifier la construction d'un quai, lorsqu'il existait un commerce local considérable de bois ou d'autres choses; mais les conditions peuvent avoir changé du tout au tout dans l'intervalle. Le très honorable premier ministre nous dit que cet endroit est avant tout une station balnéaire ; et il nous faut retourner dire à nos commettants que nous prenons des fonds dans la caisse publique pour mettre les gens à même d'aller aux bains, et pour construire des quais pour que les bateaux leur transportent des provisions. Ce n'est pas un ouvrage requis pour le commerce du pays ; car je comprends qu'un bateau à vapeur n'y arrête qu'à de longs intervalles.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne faisons pas de nouveaux travaux ; cet ouvrage a été commencé par nos prédécesseurs et il nous faut le terminer ou bien le laisser inachevé.

M. SPROULE : D'après l'explication que nous a fournie le très honorable premier ministre, il semblerait que cette dépense fût justifiable il y a quelques années, mais qu'il ne soit plus expédient de la continuer dorénavant. Il nous dit que ce village était autrefois un chef-lieu de comté et un chef-lieu judiciaire ; mais que d'autre centres s'étant développés dans l'intervalle, il a cessé d'être l'un et l'autre. Il se peut qu'il y eût là un commerce très important lorsque cette dépense fut commencée, commerce qui s'est porté ailleurs depuis. Je vois par le recenseent que le village de Kamouraska a une population de 578. Cette population était peut-être de deux mille âmes dans le temps où le village était le chef-lieu du comté, et la dépense pouvait être justifiable à cette époque ; mais cela ne nous justifierait pas de la continuer aujourd'hui que le commerce et la population l'ont délaissé, et que le commerce provient uniquement de touristes de passage et de gens qui y font une station d'été.

Lac Saint-Jean—dragage, $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est pour l'entretien et l'opération de notre dragueur sur le lac Saint-Jean.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi avez-vous un aussi grand nombre de crédits spéciaux pour dragage, et aussi une demi-douzaine de crédits généraux ? Pourquoi ne pourraient-ils pas tous être discutés soit comme crédits particuliers, ou comme crédits généraux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire. La méthode actuelle est une source d'ennui à la fois pour la Chambre et pour le département ; et j'espère à l'avenir avoir les crédits pour dragage classifiés de manière à ce que nous puissions voir d'un coup d'œil quelle somme d'argent est votée pour cette fin.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit fait-il partie d'un plan général de dragage que l'on se propose d'exécuter au lac Saint-Jean? En quoi l'intérêt public sera-t-il favorisé par cette dépense d'argent?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La colonisation et le commerce dans la région du lac Saint-Jean se développent très rapidement. Le dragage se fait à l'embouchure des rivières qui se déversent dans le lac Saint-Jean, et a pour but d'améliorer les abords des quais construits là. L'industrie de la pâte de bois, dans laquelle plusieurs centaines de mille dollars se trouvent engagés, a pris ici un grand essor. Les cultivateurs ne peuvent expédier leurs produits sur Roberval que par voie du lac.

Lac Nominingue—quais, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce lac est dans le comté de Labelle, et ce sont là de nouveaux travaux.

Laprairie—brise-glaces et murs de revêtement —montant additionnel nécessaire pour reconstruction et réparation $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à la reconstruction des brise-glaces. Un montant avait été inséré pour cette fin dans le budget principal, mais à la suite d'une consultation avec l'ingénieur j'en suis venu à la conclusion que ce montant ne serait pas suffisant, et que si nous reconstruisions en bois, ce serait encore la même vieille histoire que par le passé, et que nous aurions à dépenser de très fortes sommes pour l'entretien et les réparations continuelles. J'en ai conclu qu'il vaudrait beaucoup mieux faire un ouvrage permanent en ciment. La dépense totale sera de $30,000, et nous avons dans le budget principal un crédit de $5,000, ce qui avec le montant actuel formera $15,000, soit à peu près la moitié du prix. Nous allons demander des soumissions et faire reconstruire les brise-glaces en ciment.

Quai de Lotbinière—amélioration $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a là un débarcadère au large et ce crédit a pour but de relier ce bloc au rivage. La dépense totale est estimée à $12,000. Quelque $14,000 ont été dépensés sur cet ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Quelle est l'utilité de cet ouvrage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un village à quarante milles à peu près en amont de Québec ; il n'est desservi par aucun chemin de fer, et ne communique avec Québec que par bateau. Le débarcadère a coûté $15,000, et il est très incommode d'avoir à s'y rendre en bateau du rivage. L'idée est de relier le rivage à ce débarcadère qui se trouve en eau profonde.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de ce village ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 1,800.

M. SPROULE : Cette somme va permettre de compléter les réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'ingénieur en chef m'informe que les réparations ne peuvent être exécutées par soumissions, mais la construction de la jetée entre le débarcadère et le rivage sera donnée à l'entreprise.

Maguasha—débarcadère, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à la construction d'un débarcadère de 200 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de Maguasha ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Le débarcadère est situé dans une ville dont la population est de 2,446. C'est un endroit d'où les cultivateurs de la partie supérieure du comté traversent à Dalhousie où ils vendent leurs produits. Ce crédit a été inséré à la demande de la commission les travaux publics du Nouveau-Brunswick, afin qu'il y eut un débercadère convenable pour le traversier du côté de Québec, comme du côté du Nouveau-Brunswick.

Mistook (Delisle),—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale est de $4,500, et c'est un nouvel ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de l'endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a 1,800 habitants, d'après le recensement de 1901.

M. MORIN : Dans quel comté cet endroit se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le district de Saguenay-Chicoutimi.

M. R. L. BORDEN : Cet ouvrage sera-t-il exécuté par contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le district il est très difficile de faire faire ces travaux par contrat. C'est la règle d'acheter des matériaux sous la direction de l'ingénieur en chef et de faire exécuter les travaux sous sa surveillance à la journée.

Mont-Louis—quai, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la somme totale à laquelle on estime le coût de ces travaux.

M. SPROULE : Est-ce un nouvel ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. GOURLEY : Dans quel comté cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé.

M. MORIN : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui.

M. FOWLER : Dans le cas actuel, le ministre demande un crédit couvrant le montant total du coût estimatif de ces travaux. Dans le cas précédent il avait demandé seulement $2.000 pour un quai qui devait coûter $4,500. Pourquoi fait-il cette distinction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La raison, c'est que dans le cas de

Mont-Louis, on s'attend que le quai pourra être complété en une saison ; mais dans l'autre cas, nous nous attendons de faire l'achat des matériaux dans le cours de l'hiver et de compléter les travaux durant la saison suivante ; de sorte que si nous demandions le crédit tout entier, une partie en deviendrait caduque, ne serait d'aucune utilité. Ces estimations sont faites sur le conseil des fonctionnaires du département.

M. FOWLER : : Quelle sorte de localité est-ce, où il ne vous est pas possible de compléter en une saison une entreprise au montant de $4,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami n'oublie pas que l'exercice se termine le 30 juin. Qu'il se rappelle aussi que dans quelques-uns de ces districts les travaux de construction ne peuvent se poursuivre durant tout le cours de l'hiver. Le seul travail qui puisse se faire, c'est la préparation de bois et le charroyage de la pierre.

M. FOWLER : A quelle distance l'un de l'autre sont ces deux endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le sais pas au juste, mais ils sont éloignés de plusieurs centaines de milles.

M. HACKETT : Il me semble que le comté de Gaspé est grandement favorisé sous ce rapport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces crédits ne vont pas par comtés. Le comté de Gaspé a une longueur de rivage d'à peu près 300 milles. Il faut naturellement plus de travaux de cette nature ici, que dans un comté avec des rivages moins étendus.

M. HACKETT : Ce quai est-il construit pour la convenance des pêcheurs de la localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. GOURLEY : Se trouve-t-il sur le Saint-Laurent, ou sur la baie des Chaleurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le golfe Saint-Laurent.

Brise-lames de Newport—prolongement, $6,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Newport est dans le comté de Gaspé.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques détails au sujet de l'histoire antérieure de cet ouvrage et de ce qu'on se propose de faire maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter des travaux déjà en voie d'exécution. L'ouvrage fut commencé d'abord en 1900. Les travaux dont il est question dans ce crédit consistent dans le prolongement du brise-lames sur une longueur de 200 pieds et sur une profondeur de 15 pieds à marée basse. Le montant du contrat est de $13,338.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de l'endroit ?

M. MARCIL (Bonaventure) : La population est de 1,357.

M. GOURLEY : Et l'endroit est situé sur la baie des Chaleurs ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui.

M. HACKETT : Le ministre voudra-t-il nous donner quelques explications à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à payer le résidu du contrat pour les travaux donnés à l'entreprise il y a un an.

New-Richmond—brise-lames, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un nouvel ouvrage et il a approbation du township de New-Richmond.

M. FOWLER : Parce que les contribuables du district approuvent cette dépense, cela ne suffit pas pour justifier le gouvernement de la faire. Il faudrait que celui-ci pût donner quelque bonne raison pour faire cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'allais dire que le commerce du port de New-Richmond consiste principalement dans l'exportation de madriers, de bardeaux, de traverses de chemin de fer et de poissons, et dans l'importation de marchandises générales. Quarante navires sont engagés dans ce trafic chaque année. Il se fait beaucoup de pêche.

M. HACKETT : A quelle distance New-Richmond se trouve-t-il de Dalhousie.

M. MARCIL (Bonaventure) : A peu près 40 milles. New-Richmond est une des villes les plus progressives de la baie des Chaleurs. C'est un des rares endroits où il y ait une population anglaise, et il est bien connu comme lieu de pêche. Il y avait ici naguère une résidence d'été des gouverneurs ; mais elle est maintenant entre les mains des pêcheurs. A part ces avantages naturels, cet endroit a une grande importance. Pour le moment il n'y a là ni quai, ni brise-lames, rien d'aucune nature pour montrer qu'il existe même un département des Travaux publics. Il y a là 3,200 habitants qui sont forcés d'atterrir dans la vase ou dans des bateaux ouverts ou dans des bacs, le mieux qu'ils peuvent. Le gouvernement s'est rendu compte que le temps est venu de faire quelque chose pour les habitants de New-Richmand.

M. HACKETT : Adopté.

Notre-Dame-du-Portage—quai, $4,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En conformité du calcul fait par l'ingénieur en chef du département, on se propose de construire à cet endroit un quai de 16½ pieds de hauteur au-dessus de l'eau à marée haute. Il aura 370 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Dépense totale, $7,000.

M. FOWLER : Où est située Notre-Dame-du-Portage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Témiscouata.

Paspébiac—débarcadère, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce débarcadère aura 400 pieds de long et 30 pieds de large ; la dépense totale est estimée par l'ingénieur à $17,000. Paspébiac est le principal port d'expédition du comté de Bonaventure, et même de toute la péninsule gaspésienne. Il y existe des quais à l'heure qu'il est, mais ils sont la propriété de particuliers et ne peuvent être utilisés par les pêcheurs et autres.

M. HACKETT : Le ministre voudra-t-il dire à quelle distance Paspébiac se trouve de Québec ?

M. MARCIL (Bonaventure): Paspebiac est situé sur la baie des Chaleurs. C'est le plus ancien port de mer de la région, les quartiers généraux de la maison Charles Robin, Collas et Cie, une des maisons les plus considérables du monde entier dans le commerce du poisson, faisant des affaires avec l'Amérique du Sud et les Antilles. Le commerce de ce port, l'année dernière, s'est élevé à $334,000, les droits perçus ont été de $8,800, comparés à $5,000 il y a deux ans. Chose étrange, bien que Paspébiac ait été utilisé comme port de mer depuis cent vingt-cinq ans, on n'y a jamais dépensé un seul dollar des fonds publics. Il y existe actuellement un petit quai appartenant à cette compagnie et dont le pêcheur et le public en général sont exclus. Le gouvernement s'est rendu compte de l'importance de ce port ouvert à la navigation pendant dix mois de l'année, et qui, à une époque rapprochée, je l'espère, sera utilité par l'Intercolonial comme port de mer. Le gouvernment a jugé à propos d'accorder cette faible somme, étant donnée l'importance du port. Je pense que dans ces circonstances le comité n'aura pas d'objection à voter une somme pour la construction d'un quai dans un port aussi important.

M. GOURLEY : Je vois qu'il y a un chemin de fer aboutissant à cet endroit, est-ce un embranchement de l'Intercolonial ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui. Malheureusement le chemin de fer de l'Atlantique et lac Supérieur est à l'heure qu'il est entre les mains des créanciers, mais il est exploité par les fidéi-commissaires. Il a été prolongé jusqu'à Paspébiac, bien que les trains ne se rendent que jusqu'à New-Carlyle, à deux milles de Paspébiac ; mais il est certain qu'aussitôt que le chemin deviendra la propriété de l'Intercolonial ou d'une bonne compagnie, ce port de Paspébiac sera utilisé. C'est un des plus importants de tout le golfe du Saint-Laurent. L'année dernière j'eus l'honneur de soumettre à cette Chambre une déclaration du commandant Wakeham, du navire du gouvernement " La Canadienne ", montrant que la navigation était parfaitement possible pendant dix mois de l'année. Si l'Intercolonial, après avoir atteint Matapédia, au lieu de se prolonger à travers le Nouveau-Brunswick jusqu'à Saint-Jean, ou à travers la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Halifax, se dirigeait par le chemin de fer de la baie des Chaleurs jusqu'à Paspébiac, ou aurait là la route la plus courte de Montréal à Liverpool, sans en excepter une seule, pas même celle passant par Sydney, Halifax, Saint-Jean, Portland, ou aucun port de mer de l'Atlantique.

M. HACKETT: Dans ce crédit nous avons un débarcadère coûtant $10,000 à Paspébiac. Qu'est-ce que cela veut dire, quelle est l'utilité de ce quai?

M. MARCIL (Bonaventure) : Il servira au débarquement des voyageurs et des marchandises, et pour le commerce général du port. Il n'y a pas de débarcadère là aujourd'hui, si ce n'est le quai de la compagnie d'où les pêcheurs sont exclus. Il y a 200 pêcheurs à cet endroit et ils sont forcés d'atterrir dans la boue.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il dire quel revenu il compte retirer de ce quai et des autres, pour lesquels nous avons voté de l'argent ? L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) nous a fait connaître le commerce très considérable qui se faisait à cet endroit et il serait bon que nous eussions une estimation du revenu probable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après mon expérience de ces stations de pêche, le revenu est généralement très faible. Je ne pourrais avec aucun degré de certitude donner une estimation du revenu à retirer de ce quai. Je ne crois pas que nous puissions compter sur de très fortes recettes, si j'en juge d'après notre expérience avec d'autres localités.

M. R. L. BORDEN : On s'attend que ce quai sera utilisé presque entièrement par des bateaux de pêche, et on ne peut compter que beaucoup de ce commerce y viendra.

M. MARCIL (Bonaventure) : Il sera utilisé par le gros public, aussi bien que par les pêcheurs. Pour le moment il n'y a qu'un quai à cet endroit ; il appartient à cette maison qui l'utilise pour ses propres fins. Le gros public est empêché de s'en servir, si ce n'est en vertu de quelque arrange-

ment spécial comme celui conclu avec le paquebot-poste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le paquebot-poste arrête-t-il là ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Réclame-t-on un droit de quaiage à cette occasion ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Si le bateau arrêtait à un quai public il paierait certainement un droit.

M. COCHRANE : Il me semble y avoir de grandes objections à ce crédit. Je conçois très bien que s'il n'y avait pas de quai du tout dans cette baie, il serait opportun d'en construire un pour les habitants ; mais il appert que cette compagnie a construit un quai, et qu'elle ne fait payer que les droits qui lui sont légitimement dus par le public pour l'usage du quai. Dans notre partie du pays, les quais sont tous construits par des particuliers, et naturellement les propriétaires ne pourraient pas les maintenir en bon état s'ils ne percevaient pas un droit de quaiage. Voici une compagnie qui a engagé de l'argent dans la construction de ce quai, et l'honorable député qui représente ce comté (M. Marcil) nous informe qu'un montant considérable d'argent entre dans le pays en retour des exportations considérables qui en sortent. Pourquoi paralyser la compagnie qui a construit ce quai, si elle n'impose que des droits raisonnables pour son usage par le public ? Le gouvernement, si je ne me trompe, se propose de dépenser $10,000 pour construire un quai qui nuira à celui que la compagnie a construit à cet endroit. Si le gouvernement établit là un quai dont l'usage soit gratuit, la compagnie ne pourra plus rien retirer de son propre quai.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je ne puis laisser passer sans les contredire les déclarations faites par l'honorable préopinant. Le quai actuel appartient à la compagnie et ne sert que pour elle. La population de Paspébiac, qui s'élève à 1,700, n'a aucun quai pour son usage. Comme je l'ai dit, le public ne peut se servir du quai de la compagnie qu'en vertu de quelque arrangement spécial, comme, par exemple, dans le cas où un steamer y accoste ; mais les goélettes qui se présentent n'ont pas le droit d'y amarrer.

A une heure le comité suspend sa séance.

La séance est reprise à trois heures.

Paspébiac—débarcadère, $10,000.

M. COCHRANE : Lors de la suspension de la séance, je parlais de ce crédit, et le ministre ne m'a pas fourni les renseignements que je demandais. L'honorable député qui représente ce comté (M. Marcil) a déclaré qu'il se faisait à cet endroit pour à peu près $300,000 d'affaires par année, et que la population avait besoin d'un quai. Mais la compagnie de pêche a déjà un quai à cet endroit, et pourquoi le gouvernement la concurrencerait-il ? Je suis convaincu qu'aucune compagnie ne refusera aux pêcheurs ou à qui que ce soit le droit d'accoster au quai, moyennant le paiement des droits. Je ne blâme pas les habitants de chercher à se faire construire par le gouvernement un quai qu'ils pourront utiliser pour rien ; mais est-ce juste pour la compagnie qui a déjà dépensé des sommes considérables pour la construction d'un quai ? Le gouvernement devra emprunter ces $10,000, disons, à 3½ pour 100, et il faudra au moins 2½ pour 100 de plus pour solder les réparations ; ce sera donc 6 pour 100 sur $10,000, soit $600 à payer par année. J'imagine que si le gouvernement le désirait, il pourrait conclure un arrangement avec la compagnie pour qu'elle permît aux pêcheurs de se servir de son quai, moyennant une somme inférieure à $600 par année. Cette dépense n'est pas justifiable dans les circonstances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'est pas au courant de la situation là-bas. Cette compagnie est très importante, et son quai suffit à peine à ses propres besoins ; de sorte que les steamers étrangers et les pêcheurs ne peuvent s'en servir. Bien que les recettes provenant du quaiage dans ces localités soient minimes, en général, je pense que dans ce cas, elles solderaient les frais d'entretien. S'il y avait là un quai appartenant à des particuliers et qui pourrait être utilisé par le public, ce serait une autre affaire ; mais on m'informe que cette compagnie utilise ce quai pour son propre commerce, et que le trafic général ne peut s'en servir.

M. COCHRANE : Le ministre doit être dans l'erreur. Le long des rivages du lac Ontario, dans des centres importants, où il doit se faire un commerce aussi considérable qu'à Paspébiac, je n'ai jamais entendu parler d'un quai où tout le commerce de la localité ne pût se faire. Cette compagnie tire ses revenus des pêcheurs, et elle est autant intéressée à leur venir en aide qu'à d'autres. Il ne faut pas, après tout, un si grand nombre de navires pour transporter du poisson au montant de $300,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La statistique fait voir que l'année dernière 32 navires accostèrent à ce quai, à provenance de la Grande-Bretagne, des Antilles anglaises, du Brésil, de la Norvège et de la Suède, de l'Espagne et des Etats-Unis. Ces navires jaugeaient en tout 35,000 tonneaux, et les recettes de la douane s'élevèrent l'an dernier, pour cet endroit seul, à $9,000. Assurément nous devrions donner aux habitants de cette localité des facilités pour faire leur commerce.

M. COCHRANE : Soixante navires durant dix mois de navigation ne donnent que 6 navires par mois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'y est trouvé 92 navires océaniques en tout, sans compter les embarcations des pêcheurs.

M. FRASER : Et certains grands navires pourraient y séjourner assez longtemps?

M. COCHRANE : Ils pourraient être dans les nuages. L'homme d'intelligence ordinaire, même un fou, ne peut manquer de s'apercevoir que le gouvernement fait cette dépense simplement parce que les gens là-bas ne veulent pas payer pour l'usage du quai déjà construit.

Percé—prolongement de la jetée dans l'anse nord, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté de Gaspé ; ces travaux sont destinés à assurer un refuge aux navires dans les tempêtes du nord-est, et à donner de plus grandes facilités pour le débarquement et l'expédition des marchandises. On estime la dépense totale à $27,000.

M. GOURLEY : Depuis combien de temps la jetée actuelle est-elle en existence?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La jetée fut construite en 1889.

Pierreville—quai, $7,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette localité est dans le comté d'Yamaska. C'est un nouvel ouvrage. On estime que la dépense totale s'élèvera au montant que nous demandons. Les travaux seront faits à l'entreprise.

Pointe-aux-Trembles—quai, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à la construction, sur la rive nord du Saint-Laurent, d'un quai qui pourra être utilisé en tout temps par les steamers. L'endroit est situé dans le comté de Portneuf. La dépense totale sera de $12,000. C'est un nouvel ouvrage.

Quai de la Pointe-Fortune—améliorations, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est requise pour finir de renouveler le tablier du quai du gouvernement. La dépense totale pour cet ouvrage s'élèvera à $5,000. Ce crédit représente le dernier versement.

Port Daniel—prolongement du quai et des abords, $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit se trouve dans le comté de Bonaventure. Ce crédit est pour faire face à une estimation soumise par l'ingénieur suppléant en vue du prolongement du quai du gouvernement sur une distance de 600 pieds et jusqu'à une profondeur de 25 pieds à marée basse. Le quai actuel a 425 pieds de longueur et une profondeur de 13 pieds à marée basse. Le crédit est aussi destiné à couvrir certaines réparations aux abords du quai.

M. COCHRANE : Que devons-nous comprendre par les abords ? S'il était possible d'arriver à l'ancien quai, il sera possible d'arriver au prolongement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce qu'on appelle les abords, ne se trouvent pas sur le rivage ; c'est la partie du quai qui s'étend à partir du rivage qui a besoin de réparations.

Repentigny—quai, $6,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour un nouveau quai. Cet endroit est sur le Saint-Laurent dans le comté de l'Assomption. On estime que la dépense totale s'élèvera au chiffre que nous demandons.

Rimouski—prolongement de la jetée et du bassin de marée, y compris les réparations, $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à solder le coût des réparations à la jetée actuelle et celui de la construction d'un bassin de marée au bout de la jetée. Il s'agit de réparer immédiatement le quai actuel, qui menace de s'écrouler. Les ingénieurs ont fait rapport qu'il devrait y avoir, à cet endroit très important, un bassin exposé à la marée, avec une profondeur de 16 pieds d'eau. Actuellement, comme la députation le sait, on est contraint d'envoyer des petits bateaux de ce port pour recueillir les malles et les passagers sur les navires océaniques. De grandes quantités de bois et d'autres marchandises sont expédiées de cet endroit, et de toutes les parties du pays nous sont venues des demandes d'établissement d'un port de quelque sorte sur le Saint-Laurent. D'après les calculs des ingénieurs, les travaux nécessaires pour aménager un port utilisable pour la navigation générale à Rimouski coûteraient à peu près $240,000.

Les ingénieurs du département sont à s'enquérir à fond de la question. La ligne Wolvin a déjà 10 novires sur cette route entre les lacs et le bas Saint-Laurent. La compagnie s'est assurée de grandes réserves forestières, et elle m'a représenté qu'elle faisait débiter, dans cette partie du pays, du bois à pâte qu'elle expédiait par voie de l'Intercolonial. Si elle avait un bon port par lequel elle pourrait expédier tout le bois qui lui serait fournir, elle serait à même d'envoyer ce bois vers l'ouest comme chargement de retour. Elle fait de grandes affaires, et c'est une raison pour laquelle nous avons eu, cette année, sur le grain, un taux de transport beaucoup moins élevé que jamais auparavant. Si la compagnie peut transporter du blé, et prendre d'autres marchandises comme chargement de retour, il lui sera possible d'abaisser les taux considérablement. A partir de Québec, dans la direction de l'est, il ne semble pas y avoir

un bon havre naturel sur le Saint-Laurent ; et on m'a représenté la nécessité d'établir un bon port dans cette partie du pays. Rimouski est un point central. Il peut se faire qu'avant la prochaine session, nous obtenions un rapport sur cette localité et sur d'autres qui pourront être aménagées comme port sur le bas Saint-Laurent. En attendant, ce crédit est destiné à améliorer le quai de Rimouski, qu'on dit être dans un état dangereux. Il serait désastreux pour le commerce du pays de n'avoir pas de quai à cet endroit. A l'heure actuelle, l'Intercolonial a un embranchement sur ce quai, et il serait à craindre, si le quai était laissé en cet état, que la voie ne fut balayée.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que l'honorable ministre entend par un bassin de marée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un bassin de marée en est un où les navires océaniques peuvent se tenir à marée haute.

M. LANCASTER : Le contrat a-t-il été accordé pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Rivière Saint-Maurice—dragage du chenal de l'est, etc., $5,000.

M. BUREAU : Ce chenal passe entre la rive est et l'île de Saint-Christophe. Sur cette île il y a une scierie, dont le propriétaire, je puis le dire à mon honorable ami pour soulager sa conscience, est un excellent conservateur.

M. LANCASTER : Je n'en sais rien.

M. BUREAU : Je le sais moi ; je m'en suis aperçu. C'est la seule voie par laquelle il soit possible d'expédier le bois de cette scierie dans des barges ; et il n'y a pas assez d'eau pour permettre aux barges d'arriver au quai ; de sorte que le chenal devra être creusé. Une autre scierie a été construite sur la terre ferme, et il faut élargir le chenal afin de permettre aux bateaux qui montent et descendent la rivière de se rencontrer dans le chenal.

Rivière Jésus—dragage, $6,000.

M. LEONARD : Je crois que ces travaux s'exécutent à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LEONARD : Qui en est chargé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sont en voie d'exécution et on m'a demandé une somme de $4,000 de plus pour les compléter. On me dit que ces travaux sont d'une grande utilité, et on me presse d'en poursuivre l'exécution. La "Canadian Construction Co." en est chargée.

M. LEONARD : On m'informe que les travaux se poursuivent seulement du côté nord de la rivière, ce qui favorise le comté de Terrebonne, et qu'on ne fait rien dans mon comté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon ingénieur en chef m'informe que les travaux se poursuivent dans le chenal naturel de la rivière. Le chenal peut se porter d'un côté ou de l'autre dans le lit de la rivière ?

M. LEONARD : Le gouvernement se propose-t-il de faire faire le dragage des deux côtés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous proposons de draguer le chenal, et il se peut que je sois obligé de demander un nouveau crédit.

Rivière Verte—améliorations à l'embouchure, $3,750.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est en vue de faire les réparations nécessaires à la jetée du gouvernement à la Pointe-aux-Orignaux. L'Intercolonial a prolongé sa voie jusqu'à cet endroit de manière à se raccorder avec le traversier qui fait le service de la Malbaie.

Rivière Verte—améliorations à l'embouchure

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis la construction d'une digue à cet endroit, il se produit des inondations chaque année qui font subir des dommages aux propriétés.

M. LANCASTER : Si cela se produit tous les ans, comment avons-nous fait pour nous passer d'un crédit jusqu'à cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette digue détermine des obstacles de glace, et l'eau se répand. Le dragage empêchera l'inondation de se produire.

M. COCHRANE : La même difficulté se présente à l'embouchure de la rivière Moira, à Belleville. Cette ville est inondée très souvent et souffre de grands dommages. A-t-on fait quelque chose pour prévenir cela? J'ai toujours compris que les dommages provenaient de ce que les débris suivant le cours de la rivière s'accumulaient aux endroits de peu de profondeur et déterminaient une inondation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que cette affaire ait été signé à l'attention du ministère. Mon ingénieur en chef me dit qu'il n'en connaît rien. Mais comme c'est là une rivière navigable, naturellement, j'imagine, nous serions appelés à faire les travaux nécessaires pour prévenir tout dommage.

M. COCHRANE : La difficulté se produit dans la baie où la rivière Moira se déverse. L'accumulation se produit là, et non pas dans la rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne refuserons pas de faire

les améliorations, si l'affaire relève de nous. Si le plan avait été approuvé par le ministère, il n'y a pas de doute que le gouvernement fédéral serait tenu de faire ces travaux.

M. R. L. BORDEN : Cette digue a-t-elle été construite par le gouvernement ou des particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une nouvelle digue approuvée par le gouvernement et dont la construction a rendu ces améliorations nécessaires.

M. R. L. BORDEN : Je croirais que si les dommages proviennent d'une digue construite par des particuliers, toute personne qui en souffre aurait le droit de pousuivre en dommages ces particuliers. Je ne puis guère me rendre compte comment l'Etat pourrait être appelé à relever de leur responsabilité les particuliers qui ont construit la digue.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a eu une cause de Graham contre le roi, dans laquelle il fut décidé que l'Etat était responsable parce qu'il avait autorisé la construction de l'ouvrage par les particuliers.

Ce barrage a été construit sur la rivière Ottawa à quelques milles de la ville, et on a accordé aux intéressés $3,500 des dommages-intérêts.

M. COCHRANE : Le gouvernement a-t-il autorisé la chose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère des Travaux publics et, je suppose, le ministère de la Justice, ont pensé que le gouvernement était responsable de la chose. La coutume invariable suivie au ministère est que lorsqu'on autorise sur les rivières la construction de travaux créant des obstructions à la navigation, c'est notre devoir de faire pareilles améliorations au besoin.

M. R. L. BORDEN : J'ignorais que les tribunaux eussent porté des décisions rendant le gouvernement responsable des dommages occasionnés par la construction de travaux qu'il aurait approuvés. S'il existe pareille décision, il importerait, à mon avis, de porter la cause en cour d'Appel. Si la cour d'Appel décide que le gouvernement est responsable, alors de deux choses l'une : ou bien il faudrait amender la loi en disposant que l'approbation des devis de ces travaux par le ministère n'entraînera pas de responsabilité pour l'Etat ; que la responsabilité n'incombera qu'aux individus qui construisent ces travaux et que le droit d'autoriser toutes actions judiciaires pour dommages-intérêts ne sera pas enlevé par le fait que le gouvernement approuve ces travaux ; ou bien, lorsqu'il s'agit d'approuver ces travaux, le gouvernement devrait user de grande prudence et constater si ces travaux sont susceptibles de causer des dommages pouvant donner lieu à des poursuites devant les tribunaux. En outre, il faudrait toujours exiger des constructeurs de ces travaux la garantie portant indemnité en faveur de la Couronne relativement à tous pareils dommages. A mon sens, il est absurde de prétendre que, parce que le gouvernement approuve des travaux construits au bénéfice de particuliers, il est responsable des dommages occasionnés par la construction de ces travaux. Il y a quelque chose de radicalement vicieux soit dans la loi soit dans l'administration du ministère. Quand un particulier demande au gouvernement d'approuver la construction de certains travaux qu'il doit exploiter pour son propre bénéfice, à coup sûr, il est tenu d'assumer toute la responsabilité des dommages qui peuvent résulter de la construction de ces ouvrages. Voici à quoi se résume le devoir de l'Etat : lorsqu'il s'agit de travaux construits sur les cours d'eaux navigables, le gouvernement doit veiller à ce que l'érection de ces ouvrages ne crée pas d'entraves à la navigation ; voilà tout ce que l'état est tenu de faire. A mon avis, il faudrait amender le statut de façon à disposer que le recours de tout particulier contre la construction des travaux subsistera toujours, et en outre, que l'Etat, par là même qu'il approuve la construction de ces ouvrages, n'est pas responsable des dommages occasionnés de ce chef.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'informe que j'ai commis une erreur, relativement à la cause de Graham contre le gouvernement. Les améliorations en question ont été effectuées par la Couronne et non pas par des particuliers. Dans la pensée du ministère, du moment que nous avons approuvé ces travaux, la responsabilité est la même que si nous les avions exécutés nous-mêmes.

Rivière Saguenay—dragage, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un fort développement commercial sur la rivière Saguenay, à l'heure qu'il est. L'industrie de la pâte de bois, sur cette rivière seule, fournit une moyenne de 120 tonnes de transport par jour. Tout cela est destiné à l'expédition à l'étranger. Jusqu'aujourd'hui, ces transports se sont effectués en barges, sur un parcours de huit ou neuf milles, jusqu'à un endroit où les vaisseaux sur lesquels le transbordement s'effectue, peuvent facilement accéder à la rive. Nous avons pensé que ces travaux devraient s'exécuter à bréve échéance. Nous espérons les poursuivre le printemps prochain, et en attendant nous demandons ce minime crédit afin de mettre les travaux en train.

M. GOURLEY : La rivière Saguenay n'est-elle pas navigable aux gros steamers jusqu'à Chicoutimi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les steamers de la Compagnie du

Richelieu se rendent au quai de Chicoutimi à marée haute. L'important développement commercial de cette contrée rendra nécessaire la création d'un chenal facilitant aux vaisseaux l'accès du quai à marée basse. Nous avons l'intention de faire ces dragages avec notre propre outillage.

M. GOURLEY : Sera-ce à 14 pieds à marée basse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce à quoi nous visons.

Rivière Saint-Louis—améliorations, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté au dragage d'un chenal de six milles de longueur, de trente pieds de largeur et de six pieds de profondeur à eau basse ordinaire, de l'intersection du canal par le lac Saint-Louis, afin d'empêcher l'inondation périodique des terres riveraines de ce cours d'eau. Le coût total sera de $25,000.

M. LANCASTER : S'agit-il de travaux neufs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LANCASTER : Je ne conçois pas l'urgence de ces travaux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de remédier à un grief de vieille date, dont se plaignent les populations qui habitent sur les bords de la rivière. Le gouvernement a construit une digue sur le rivage et il existe une ouverture dans cette digue. Le propriétaire du moulin à farine à l'autre extrémité du cours d'eau prétend que c'est sa propriété. C'est là une histoire qui n'a plus le mérite de la nouveauté, puisque ce différend date de 1837. Le gouvernement, à certaines époques, a reconnu le bien fondé de cette créance, et à d'autres époques il a refusé d'y faire droit. Cette rivière est très peu profonde, et quand la vanne est ouverte, les terres de chaque côté sont inondées au grand détriment des propriétaires. Le propriétaire du moulin s'est adressé aux tribunaux, afin de faire déclarer que cette vanne est sa propriété et qu'il en a la maîtrise absolue. Je ne veux pas me prononcer d'avance sur le résultat de cette action judiciaire, mais j'ai exprimé l'avis qu'au cas où ces poursuites tourneraient en faveur de ce nommé Robert, il serait utile de pourvoir au dragage de la rivière. Je n'affirme pas que le gouvernement va perdre ce procès, mais il est bon de prendre ses mesures d'avance.

M. LANCASTER : Je comprends parfaitement que le ministre ne tienne pas à se prononcer sur la justice de cette cause, mais ne serait-il pas sage d'attendre que les tribunaux se soient prononcés avant d'autoriser ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il a été rendu un jugement interlocutoire qui indique quelle sera l'issue des poursuites. L'instruction de la cause n'a pas marché, parce que le juge se trouve en ce moment sur la côte du Pacifique. Si on ouvre la vanne de cette digue, cet automne, les résultats seront très graves. Il y a là des terres à foin et si l'eau se répand et que la gelée survienne, il en résultera de graves dommages pour les cultivateurs qui seraient en lieu de diriger des poursuites contre le gouvernement pour le recouvrement de dommages-intérêts. L'inondation se produirait par le canal que nous avons construit et dont nous portons la responsabilité.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis peut être pas bien cet exposé de faits. Cette vanne se trouve donc à quelque distance du moulin en question ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La vanne se trouve du côté de la rivière, et alors il y a une route publique, puis viennent les terres inondées.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ouvrir cette vanne et inonder ainsi les terres ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le moulin se trouve immédiatement en aval des terres inondées, et l'eau, pour atteindre le moulin, doit suivre le cours d'eau. Le meunier prétend qu'il lui est impossible d'exploiter avantageusement son moulin, parce que nous tenons la vanne fermée, et qu'il se trouve ainsi privé d'une certaine partie de son eau.

M. R. L. BORDEN : Peut-être vaudrait-il mieux acheter le moulin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est une meunerie assez importante, et j'ai à peine besoin de le faire observer à un député aussi versé dans les affaires que l'est le chef de l'opposition, cette importance croît davantage quand le gouvernement est appelé à exercer quelque droit relativement à cette propriété.

M. LANCASTER : Il faut bien se garder de s'engager sans avoir obtenu des informations précises ; et ici, le renseignement le plus important serait la décision portée par les tribunaux au sujet de la question en litige. Ce jugement sera sans doute rendu dans quelques mois. Nous n'avons pas encore fait de travaux de ce genre par le passé, et la situation ne semble pas modifiée. Il est possible que les propriétés riveraines aient subi un peu plus des dommages, mais non pas dans une mesure fort applicable. Je ne comprends pas la précipitation apportée à voter ce crédit, pour les améliorations en question, avant que les tribunaux aient rendu leur décision.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vois d'après les documents que, dès 1891, ou 1892, les intéressés ont voulu obtenir une pétition de droits. Nous avons pris possession de la porte coercitivement et nous la tenons fermée ; puis, jusqu'à l'année der-

nière, nous avons toujours refusé d'accorder cette pétition de droits. Je ne saurais dire quel sera le résultat du procès pendant devant les tribunaux, mais je connais les avis exprimés par les tribunaux dans des causes antérieures. Si le gouvernement n'obtient pas gain de cause, il sera passible, sans doute, de graves dommages-intérêts.

M. R. L. BORDEN : En Nouvelle-Ecosse, en pareilles circonstances, le propriétaire d'un moulin qui inonde les terres circonsvoisines, serait passible de dommages-intérêts, à moins d'en avoir acquis le droit par concession ou par voie de prescription.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si la rivière suivait son cours naturel, les terres seraient inondées. Si je ne me trompe, et sans doute ce principe est en vogue en Nouvelle-Ecosse, le propriétaire du moulin en aval du cours d'eau, aurait droit au débit de l'eau dans son état naturel. Mais ce débit, depuis nombre d'années, n'a pas été normal, et il en résulte que les propriétaires riverains ont desséché et rendu à la culture les terres de chaque côté de la rivière.

Ils n'auraient aucun recours contre le propriétaire d'un moulin en aval de la rivière, si l'eau suivait son cours ordinaire, et inondait les terres, comme cela arrivait avant la construction de ces travaux.

M. REID (Grenville) : Est-ce le premier crédit porté au budget pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID (Grenville) : Dans le budget du dernier exercice, il a été ouvert un crédit de $900 pour cette localité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des travaux publics très considérables à cet endroit.

M. R. L. BORDEN : Sans doute je ne saurais dire la longueur du parcours de l'eau, avant qu'elle atteigne le moulin. Quand les propriétaires rendent à la culture les terrains riverains d'un cours navigable, ils ne sont guère en lieu de se plaindre, car en pareilles circonstances, ils sont tenus de construire des digues pour empêcher l'inondation des terres. Si le gouvernement assume la responsabilité, ne serait-il pas plus économique de construire une digue de chaque côté de la rivière ? Le ministre est-il allé aux renseignements à cet égard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, le ministère des Chemins de fer a des ouvrages importants à cet endroit, et il a construit une digue considérable se rattachant à ces travaux. J'ignore si l'inondation des terres est le résultat de la construction de cette digue, c'est au moins ce que l'on prétend.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère des Travaux publics nient que ce soient là le résultat de nos travaux. L'ingénieur du ministère a dressé un rapport à ma demande, et il suggère comme remède, de faire des travaux de dragage, et c'est à ces travaux qu'est affecté le crédit que je demande.

Rivière-du-Loup (Fraserville)—améliorations du port, $22,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une localité très importante, et nous avons déjà dépensé $250,000 pour les travaux de ce port, avant et depuis la confédération. Les transports y prennent un grand développement. Dans son rapport, l'ingénieur dit qu'il a été expédié de ce quai, l'année dernière, 20,000,000 de pieds de bois. D'après mes instructions, les ingénieurs du ministère font des études en ce moment, en vue d'un important prolongement de ce quai, et ces travaux coûteront probablement un montant fort élevé. Le crédit que je demande est affecté aux améliorations qu'il nous est possible de faire pour le moment. Outre les forts transports de bois effectués l'année dernière, il y a des transports généraux de grande importance.

M. LANCASTER : Qui est propriétaire du quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'Etat.

M. LANCASTER : Est-ce que ce quai donne des recettes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les recettes sont fort élevées, mais je n'ai pas les chiffres sous les yeux.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il bien nous éclairer sur la nature de ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les ingénieurs du ministère sont en train de faire des études en ce moment. Dans un rapport que l'honorable député a sans doute parcouru, il est question du développement des transports sur le Saint-Laurent, et de l'importance de bien outiller les ports de ce fleuve afin de répondre aux besoins toujours grandissants de ce commerce. Peut-être l'honorable député ne m'a-t-il pas entendu, quand j'ai dit que l'ingénieur, dans son rapport, mentionne l'expédition de 20,000,000 de pieds de bois, effectuée de ce port, l'année dernière. Le chemin de fer Intercolonial dessert ce quai et outre le commerce du bois, il y a des transports considérables de tout genre. Tant que je n'aurai pas obtenu le rapport des ingénieurs relativement à l'amélioration de l'outillage et des services de navigation sur le Saint-Laurent, je ne saurais dire si nous pousuivrons ces travaux. Cette question sera délibérée à une future session du parlement. Les rapports indiquent que le coût estimatif des améliorations à effectuer à la Rivière-du-Loup oscille entre $200,000 et $250,000.

Je le répète, ce crédit est affecté aux améliorations d'urgence pour le moment.

M. RR. L. BORDEN : Je tiens à connaître la nature de ces améliorations ; s'agit-il de l'approfondissement du port ou de l'érection de quais neufs ou autres installations de ce genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de l'approfondissement du port, mais une partie de ce crédit sera affectée à l'amélioration du bassin et des travaux déjà construits.

M. LANCASTER : Y aura-t-il des travaux de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aurait beaucoup de travaux de dragage à faire si nous voulions créer le bassin ou le havre artificiel dont j'ai parlé.

Ce crédit sera consacré dans une large mesure au dragage du bassin ou port artificiel. Pour le moment, il s'agit d'améliorer les installations pour le service des vaisseaux qui accostent au quai et d'approfondir le port.

M. LANCASTER : Quelle partie de ces $20,000 utilisera-t-on pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais donner ce renseignement. Il s'agit de travaux importants qui seront effectués à grands frais, et la répartition de l'ouvrage n'est pas encore faite.

M. LANCASTER : Ces travaux se font-ils à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'améliorations et de réfections qui seront exécutées avec notre propre outillage.

M. LANCASTER : Est-ce qu'une partie de ces travaux sera donnée à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il s'agissait de la construction de tous ces travaux dans leur ensemble, il faudrait les donner à l'entreprise, mais quant aux réfections et aux travaux de dragage d'urgence, nous les exécuterons avec notre propre outillage.

M. R. L. BORDEN : C'est surtout le bois qui s'exporte de ce port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le bois en grume est scié à la Rivière-du-Loup ? En fait-on le flottage sur la rivière, ou bien est-il transporté par voie ferrée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y est transporté par chemin de fer.

M. GAUVREAU : La ville de la Rivière-du-Loup est fort prospère ; c'est le centre d'un commerce important. C'est le premier point divisionnaire de l'Intercolonial en aval de Québec.

M. GOURLEY : Quel est le chiffre de sa population ?

M. GAUVREAU : Six mille habitants. On y expédie une grande quantité de bois du Nouveau-Brunswick par voie de l'Intercolonial et surtout du chemin de fer de Témiscouata. Les comtés de Témiscouata et de Kamouraska sont tributaires de la Rivière-du-Loup, et il y a, dans le voisinage, d'importantes scieries mécaniques. L'année dernière, M. Fraser, a expédié de Cabano au delà de 20,000,000 de pieds de bois, et si ces améliorations se réalisent à la Rivière-du-Loup, nombre d'exploitants expédieront leur bois par voie du chemin de fer de Témiscouata et de l'Intercolonial. Un embranchement de l'Intercolonial dessert ce quai.

Aujourd'hui, il n'y a pas d'aménagements pour les vaisseaux qui s'y rendent ; il faut charger le bois sur des barges qu'on remorque assez loin du quai afin d'effectuer le transbordement sur les navires. Dès qu'on aura fait les améliorations voulues, les vaisseaux pourront avoir accès au quai, ce qui constituera une économie de temps et d'argent et donnera une nouvelle impulsion ou augmentera le trafic à la Rivière-du-Loup.

M. GOURLEY : Quelle est la hauteur d'eau actuellement ?

M. GAUVREAU : De six à huit pieds.

M. GOURLEY : Quelle hauteur d'eau y aura-t-il, quand on aura effectué ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On se propose d'approfondir le port à vingt-cinq pieds.

M. R. L. BORDEN : Les députés des provinces maritimes qui suivent la voie de l'Intercolonial savent que la Rivière-du-Loup est un point très important. Le ministre des Travaux publics m'a induit en erreur, en inscrivant au budget la première moitié du nom de cette localité en anglais et l'autre moitié en français, et au nom de mes amis de la province de Québec, je veux protester contre cela. Je tiens à savoir s'il est probable que le commerce du bois se développera et s'il y a des zones forestières suffisantes pour alimenter ce commerce pendant nombre d'années ? En pareilles circonstances, cette dépense serait amplement justifiée.

M. GAUVREAU : Ces améliorations provoqueront le développement d'une importante zone forestière, et il suffirait de parcourir le rapport dressé, l'année dernière, par la chambre de commerce de la Rivière-du-Loup, pour constater que, d'après les prévisions, il s'exportera de ce port de quarante à cinquante millions de pieds de bois.

M. GOURLEY : Pourquoi le mot "Fraserville" figure-t-il dans cet article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Fraserville est le nom sous lequel l'ancienne paroisse et la Rivière-du-Loup ont été constitués en corporation. Le village de la Rivière-du-Loup est devenu une ville et le nom

de "Fraserville" est emprunté aux anciens seigneurs du nom de Fraser, les descendants du colonel Fraser, bien connu dans l'histoire du pays comme bourgeois de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Sacré-Cœur—quai, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette localité se trouve dans le district de Chicoutimi-Saguenay.

M. LANCASTER : S'agit-il d'un quai neuf ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la construction d'un quai neuf, de 210 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur. Nous nous proposons de faire dresser le bois cet hiver et le coût total de ces travaux s'élèvera à $8,000.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ignore le chiffre. Cette localité se trouve dans le district de Chicoutimi-Saguenay, qui se colonise rapidement. On y a établi une fabrique de fromage et il s'y fait beaucoup d'affaires. Actuellement, les habitants de cette localité sont obligés de transporter leurs produits à Tadousac, sur des routes carrossables fort défectueuses.

M. REID (Grenville) : Ces travaux seront-ils adjugés par voie de soumissions et de concurrence publique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Shegawake—améliorations du port, $4,000.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette localité est dans le comté de Bonaventure et les citoyens de ce district nous ont adressé une requête dans ce sens. Dans son rapport, l'ingénieur ordinaire dit que la construction d'un petit quai à cet endroit reviendrait à $7,000.

M. LANCASTER: Ce crédit de $4,000 n'est donc qu'un à compte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MARCIL (Bonaventure) : Cette localité est située dans le canton de Hope, dont la population est de 2,411 âmes. Ce canton est riverain de la baie des Chaleurs sur un parcours de quinze milles, et il n'y a ni quai ni jetée d'aucune sorte pour le service du commerce de cette localité.

M. LANCASTER : Quel genre de commerce s'y fait-il ?

M. MARCIL (Bonaventure) : L'exploitation forestière, l'agriculture et la pêche sont les principales industries qui s'y exploitent, et Shegawake est le plus important établissement de ce canton. Il est peuplé en grande partie pour les descendants des loyalistes de l'empire uni.

M. LANCASTER : Il est étonnant que les habitants de cette localité n'y aient pas déjà construit un quai.

M. MARCIL (Bonaventure) : Le seul quai qui existe dans cette localité est celui de Port-Daniel, à dix milles vers l'est, ou celui de New-Carlisle, à vingt milles vers l'ouest.

Sept-Iles—quai, $25,000.

M. RICHARDSON : Quel est le but de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit pourvoit à la construction d'une jetée à eau profonde du côté occidental de la baie des Sept-Iles. La jetée s'étendra dans la direction du nord, presque à angles droit avec le rivage, et sa longueur sera de 1,325 pieds, atteignant une profondeur de 48 pieds à eau basse, à la marée du printemps. Le coût estimatif est de $65,000, ce qui motive ces travaux, c'est qu'il s'effectue un développement fort important à cet endroit, et il se rencontre aujourd'hui de grandes fabriques de pâte de bois dans ce district, presque inconnu il y a un an ou deux.

M. GOURLEY : Où est située cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En face du côté occidental de l'île d'Anticosti, presque franc nord.

M. RICHARDSON : On m'a donné à entendre que ces fabriques sont presque exclusivement la propriété d'une société de commerce qui a accaparé toutes les affaires et qu'elle seule bénéficiera de ces travaux. Il importe qu'on nous dise l'emploi qu'on fera de ces deniers, au point de vue de l'intérêt public.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je puis bien parler en connaissance de cause de la baie des Sept-Iles et de ce quai construit, en partie, par une socitété de commerce. Le sous-ministre vient de m'informer que cette baie a six milles de longueur sur deux milles et demi de largeur ; toutefois, je dois dire qu'elle m'a paru plus vaste que cela, lorsque je l'ai visitée. La rive nord du Saint-Laurent, dans cette localité, se développe d'une façon étonnante. On le sait, nos pépinières de la province de Québec sont presque épuisées, et ce sont les zones de l'épinette qui s'exploitent actuellement. Il n'existe pas au Canada de zone d'épinette comparables à celles du Saint-Laurent inférieur et de la péninsule de Gaspé.

M. GOURLEY : La Nouvelle-Ecosse tient le premier rang.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les opinions sont libres, et ici chacun peut abonder dans son propre sens et faire valoir les

titres de sa province respective. Il n'y a qu'un seul endroit qui se prête bien aux transports outre-mer, de Tadousac à la baie des Sept-Iles.

M. GOURLEY : Où est-ce ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un endroit bien connu de la population de la province de Québec et dont la réputation est en voie de se vulgariser dans tout le pays. C'est immédiatement à l'entrée du golfe, en face d'Anticosti.

M. LEMIEUX : On est à y construire un chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'allais précisément le dire. Il existe d'importants établissements à la baie des Sept-Iles, mais dans tout ce district il ne se trouve pas un seul point d'expédition. La nature a doté la baie des Sept-Iles de tous les avantages que pourrait concevoir l'esprit humain, pour en faire un port magnifique ; et il serait possible de l'outiller parfaitement à peu de frais, pour les besoins des transports. On y accède par l'ouest et comme le port est protégé contre les vents de l'est, il offre un parfait abri aux navires. Ce port est absolument fermé entre les terres. Qu'il suffise d'ajouter que ceux qui sont allés s'y établir ont assez de confiance dans l'avenir de cette localité pour engager plus d'un million de dollars dans l'érection d'importantes fabriques de pâte de bois. Lorsque le député de Grey (M. Richardson) affirme qu'une seule société de commerce bénéficiera de ces travaux, il a sans doute en vue la compagnie de fabrication de pâte de bois des Sept-Iles, dont MM. Meany et Clarke, de New-York et de Toronto, sont les principaux actionnaires. Mais en outre, il y a les MM. Boyd qui viennent, je crois, de Bobcaygeon, Ontario, et qui possèdent d'importantes concessions forestières dans le voisinage, et je sais, de science certaine, qu'ils sont propriétaires d'une partie de la baie. J'ajoute qu'ils ont demandé une charte pour la construction d'un chemin de fer, afin de relier leurs concessions forestières à la baie des Sept-Iles et il est d'urgence d'effectuer cette dépense, pour desservir cette localité.

M. GOURLEY : Ces concessions forestières sont-elles du côté nord ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, elles se trouvent toutes du côté nord. Il s'y trouve d'importantes rivières et de puissantes forces hydrauliques. Si les honorables députés veulent bien jeter un coup d'œil sur la carte, ils verront que sur toute la rive du Saint-Laurent, de Tadousac au Labrador, il n'existe pas un seul havre. On le sait, depuis nombre d'années, l'île d'Anticosti porte le nom de cimetière du Saint-Laurent, en raison du grand nombre de naufrages qui ont eu lieu dans le voisinage de cette île. Quand un vaisseau fait naufrage sur le Saint-Laurent inférieur, il faut le conduire soit à Halifax soit à Québec. Il est de la plus haute importance, au point de vue de la navigation sur le Saint-Laurent, qu'il y ait dans la baie des Sept-Iles un port offrant un refuge aux navires et où on pourrait les radouber. L'intérêt public demande qu'il y ait à cet endroit un outillage pour le radoub des vaisseaux naufragés et un bassin de radoub à cet endroit est réellement plus central que Québec, où il y a actuellement un outillage pour le radoub des vaisseaux naufragés. Quand un veaisseau donne sur un écueil, il est de la plus haute importance qu'on le dégage à brève échéance, de façon à le soustraire aux désastres qu'il éprouverait, s'il était battu par une de ces terribles tempêtes qui surviennent de temps à autre. Quand un vaisseau échoue et demeure une semaine sur les récifs, s'il survient une de ces affreuses tempêtes, il sera, comme on dit, littéralement broyé.

Cette localité n'est pas dans mon comté, mais dans celui de mon honorable ami (M. Girard ; c'est le seul point sur le Saint-Laurent inférieur où il existe un port, et il importe qu'il y ait à ce point central l'outillage et les aménagements qui nous permettent d'aller au secours des vaisseaux qui peuvent faire naufrage dans ces parages. Il n'y a pas qu'une seule compagnie qui doive bénéficier de ces travaux. Toutes les compagnies américaines qui viennent s'y installer dans le but d'exploiter nos concessions forestières, utiliseront ce port comme lieu d'expédition. Comment réussira-t-on à expédier de la pâte de bois du Saint-Laurent inférieur s'il n'y a pas de port auquel les vaisseaux puissent avoir accès, et d'où l'expédition de cet article puisse s'effectuer ? Force est donc aux expéditeurs de charger cet article sur les allèges et de l'expédier à quelque autre port ; en outre, il est impossible de l'expédier par les temps orageux. En jetant un coup d'œil sur la carte, on voit que, de l'entrée du port de la baie des Sept-Iles, s'étend une ligne droite absolument interrompue jusque de l'autre côté de l'océan, et ce port offre également les facilités voulues pour l'expédition des produits vers le sud, aux Etats-Unis. Il réunit donc tous les avantages dont la nature peut doter un port. On ne saurait s'attendre à ce que l'industrie agricole prenne un grand développement sur le parcours du Saint-Laurent inférieur. Il est possible qu'à l'avenir, l'industrie minière s'y développe ; mais dans un avenir rapproché, je ne sache point qu'il y ait d'autres industries que celles de la pâte de bois et du bois de construction qui puissent s'y développer, et le seul port d'où il soit possible d'expédier ces produits est la baie des Sept-Iles.

M. LANCASTER : Quelle distance y a-t-il de cette baie à Québec ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il doit y avoir 300 milles.

M. GOURLEY : A mon avis, tous ces ports, sur le fleuve Saint-Laurent, devraient être

complètement développés. Réellement, nous avons trop négligé notre littoral. Cependant, il y a lieu de se demander ici si ces travaux ne tournent pas au bénéfice de quelque société de commerce.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais le nier, il y a une société de commerce, la Compagnie des Sept-Iles, qui bénéficiera dans une très large mesure de ces travaux. Cependant, elle n'en bénéficiera pas à un plus haut degré que les autres compagnies qui sont en voie de développement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ans, cette localité était inhabitée ; aujourd'hui, on y compte trois cents familles, et elle tendra à se développer de plus en plus.

M. GOURLEY : Il ne s'agit pas de savoir si l'industrie agricole se développera dans cette contrée. Les plus pauvres pays du monde sont ceux à production agricole, tandis que ceux qui prennent le plus de valeur sont les pays rocheux. Dans certaines parties de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a que des rocs, mais l'or y abonde. Si ce crédit tend à imprimer une nouvelle impulsion à notre commerce, alors ces travaux sont légitimes, mais nous ne voulons pas que les associations privées ou des créatures de la politique exploitent le trésor public. Le grand danger pour notre pays, c'est que les deniers publics, au lieu d'être utilisés au bénéfice du Canada, soient détournés de leurs fins dans un but politique. C'est là, sans doute, ce qui a eu lieu par le passé, car les énormes crédits que nous avons votés au cours des vingt années écoulées auraient dû suffire pour outiller parfaitement nos voies navigables ; et cependant, en Nouvelle-Ecosse du moins, c'est à peine si nos ports maritimes sont dotés de l'outillage convenable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les députés d'Ontario le savent, les MM. Boyd, de Bobcaygeon, sont à la tête d'une des sociétés commerciales les plus importantes et les plus honorables de cette province ; et on le sait, ils ne sont pas partisans du gouvernement au pouvoir.

M. SPROULE : Je connais la société Mossom, Boyd, et comme toutes les compagnies de marchands de bois, je sais qu'ils tiennent à ce que le gouvernement dépense les deniers publics pour les besoins de leur exploitation dans les différentes parties du pays. Il est possible que la création d'un havre de refuge à cet endroit soit d'urgence. Mais s'il ne s'agit que de prêter notre concours financier à deux ou trois sociétés commerciales qui ont engagé des capitaux à cet endroit dans l'industrie de la pâte de bois ou du bois de construction, alors, à mon avis, ce crédit est illégitime. Dans la province d'Ontario, il y a un grand nombre de particuliers qui se livrent à cette exploitation, et il est de fort rare occurrence qu'ils demandent au gouvernement son concours financier pour l'amélioration d'un port ou pour l'établissement d'un quai afin de leur permettre d'exploiter leur commerce. Que le ministre de la Justice visite les localités situées sur la baie Georgienne et dans l'Ile Manitouline, et il pourra compter des douzaines de quais construits par des marchands de bois pour les propres besoins de leur exploitation et il est arrivé fort rarement qu'ils aient obtenu l'aide de l'Etat. Il y a un certain nombre d'années, à la prière de quelques compagnies, j'avais demandé qu'on portât au budget un minime crédit dans ce but, et le gouvernement me répondit qu'il n'entendait point consacrer les deniers publics à favoriser les intérêts des particuliers. Lorsqu'il s'agit de l'amélioration d'un port important, ou d'une grande ville, où il s'effectue beaucoup de transports par voie fluviale, le gouvernement peut se croire autorisé à dépenser les deniers publics pour le bien général ; mais il n'est pas légitime d'effectuer ces dépenses pour permettre aux marchands de bois qui ont acquis des concessions forestières très importantes dans ce district, de mieux faire leur exploitation commerciale. Ainsi, dans la province de Québec, sur la Grande rivière, on a dépensé des deniers publics dans le seul but de venir en aide à une société de marchands de bois qui y avaient acquis des concessions forestières. Quand il n'y aura plus d'essences de haute futaie et que le bois propre à la fabrication de la pâte de bois aura disparu, qu'adviendra-t-il de ce port ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, ce crédit est d'une importance vitale. Il faut développer dans la plus large mesure possible les industries dans la région du Saint-Laurent inférieur. La création d'un havre de refuge est le premier objet qui s'impose à nos préoccupations, et c'est le seul port dont la nature ait doté le littoral.

M. SPROULE : Quelle est la hauteur de l'eau ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a assez d'eau pour que tout vaisseau puisse y naviguer. Le sous-ministre dit qu'il y a cinquante pieds d'eau. Je suis entré dans ce port sur le " King-Edward " qui est un gros vaisseau et il avait toute l'apparence d'un petit navire à voiles quand nous eûmes atteint le port. C'est le meilleur havre de refuge qu'il soit possible de trouver. L'industrie établie à cet endroit n'est pas une scierie mécanique ordinaire, mais une fabrique de pâte de bois. Et, à mon avis, il importe d'encourager les capitalistes à venir fabriquer cette pâte de bois dans notre propre pays. Si nous voulons les attirer au pays, il importe de leur faciliter par tous les moyens possibles l'expédition de leurs produits.

M. VROOMAN : Après avoir entendu les éclaircissements donnés par le ministre de la Justice, je suis convaincu que ce crédit produira les meilleurs résultats. Les marchands de bois en question sont au nombre de mes commettants, et jouissent de la plus haute réputation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces messieurs sont-ils vos partisans ?

M. VROOMAN : Oui, et le concours financier accordé à une industrie de cette importance s'impose à l'approbation de la Chambre, d'autant plus que les transports maritimes en bénéficieront, grâce à la création d'un havre de refuge offrant toute la sécurité voulue aux navires.

M. LEMIEUX : Le député de Grey-est (M. Sproule) fait évidemment erreur, quant il affirme qu'on a gaspillé des deniers publics à la Grande Rivière. Il fait sans doute allusion à la Grande Vallée, dans le comté de Gaspé. Il n'y a guère qu'un crédit de $800 affecté à des travaux publics à la Grande Rivière. Relativement à la Grande Vallée, je dois le déclarer, l'honorable député se trompe du tout au tout. Il sera fait un judicieux emploi de ces deniers. C'est le seul port qui existe sur cette côte, et j'ajouterai que je ne cherche pas à me concilier la faveur populaire en demandant ce crédit, puisque je ne compte point d'électeurs à cet endroit. Bien qu'il y ait là une population de 800 âmes, les habitants de cette localité ne votent point parce qu'elle n'est pas érigée en municipalité.

M. SPROULE : J'ignore ce qui en est; mais je sais qu'à la Grande Vallée, le gouvernement ne possédait pas un seul pouce de terrain et qu'il lui a fallu acheter le terrain conduisant au quai. Il n'y a là ni établissement, ni village, ni intérêt maritime, mais il s'y trouve une société commerciale y possédant d'importantes concessions forestières et qui tenait à ce qu'on effectuât ces dépenses dans son propre intérêt. Ni à l'île Manitouline où il y a d'importantes concessions forestières, ni à la baie Michel, ni à la baie Providence ou aux autres baies sur le parcours de la côte, où d'importantes sociétés commerciales font leur exploitation en grand, on n'a construit de quais aux frais de l'Etat pour aider ces compagnies à faire leur exploitation. A la Grande Vallée, c'est tout l'opposé qui existe; on y dépense des deniers publics pour permettre à des particuliers de poursuivre leur exploitation. Quant au crédit en discussion, je l'avoue, s'il est possible de créer ici un havre de refuge convenable, le gouvernement serait autorisé à l'améliorer aux frais de l'Etat; et s'il y existe d'importantes industries, c'est un nouvel argument militant en faveur de ce crédit. Mais nous tenons, au préalable, à ce qu'on nous éclaire à cet égard.

M. RICHARDSON : Il ne faut pas se dissimuler le fait qu'une compagnie est allée s'établir dans cette localité pour y exploiter l'industrie de la pâte de bois, et que le gouvernement en lui accordant son concours financier, augmente dans cette mesure-là même, la valeur de la propriété de cette société commerciale, et cela dans une bien plus large mesure que le ministre des Finances ne l'a probablement compris. Le besoin de ce havre de refuge existait avant que cette compagnie ne vint s'y établir, mais ce n'est que le besoin de la création d'un semblable havre commença à se faire sentir, et je ne puis me dissimuler le fait que le gouvernement dans le budget, subventionne généreusement une entreprise privée.

Quai de Sabrevois—améliorations, $1,000.

M. REID (Grenville) : Dans le budget du dernier exercice, figurait un crédit de $898 destiné à compléter ce quai. Comment se fait-il qu'on porte un nouveau crédit au budget cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'ingénieur qui demande ce crédit dans son rapport, et dans nombre de circonstances, nous avons cru qu'un certain crédit suffirait pour l'achèvement des travaux. Il a déjà été dépensé $7,500 pour ces travaux. Quand il s'agit de travaux publics importants, il faut bien effectuer certaines dépenses pour des réparations de temps à autre, mais que les travaux sont en voie d'exécution, je tiens à ce que l'ingénieur précise le montant de la dépense. Je me propose de réformer ce système de façon à faire connaître au comité le chiffre précis de ces dépenses.

M. REID (Grenville) : Comme de raison, il serait facile à l'ingénieur de dresser un devis indiquant le chiffre précis du coût de ces réfections, quand il s'agit d'un crédit d'environ $1,000.

Je suppose qu'il n'y a là qu'un seul quai, et je crois que le crédit voté l'année dernière a été établi d'après un état estimatif indiquant ce qu'il en coûterait pour mettre ce quai en bon état. D'après le rapport de l'auditeur général, nous voyons qu'on a dépensé $998.07 pour terminer l'ouvrage. Mais voici qu'on nous demande encore la même somme. Le ministre verra qu'il y a à peu près le même montant pour tous ces petits quais apparaissant sur cette liste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est surtout pour des travaux de maçonnerie devant servir à protéger le quai.

M. COCHRANE : Pourquoi ce crédit n'a-t-il pas déjà été mentionné ? Il me semble qu'il y a beaucoup de raison d'être dans ce que nous a fait observer l'honorable député (M. Reid). Cette façon de dépenser de l'argent peut prêter à bien des malentendus. L'année dernière, nous avons voté de l'argent, en étant sous l'impression que c'était là tout ce dont on avait besoin pour compléter ces travaux, et cette année on vient nous

demander de voter de nouvelles sommes. On trouvera donc bon que nous nous tenions sur nos gardes. Je suppose que le ministre prend ici l'avis de son ingénieur, mais pourquoi l'ingénieur fait-il ces sortes de rapports ? Si l'on peut expliquer ces dépenses, nous avons le droit de demander qu'on nous donne ces explications. Je suis sûr que vous même, M. le président, vous vous rappelez comment autrefois, quand mon parti était au pouvoir, nous avons entendu souvent dire que le gouvernement dépensait l'argent du public à acheter des circonscriptions électorales. Je suppose que le ministre des Travaux publics se rappelle aussi parfaitement cela, et la même remarque peut s'appliquer à l'honorable ministre du Commerce. Si le gouvernement conservateur dépensait l'argent du public pour acheter des districts électoraux, qu'est-ce donc que fait le gouvernement actuel ?

M. GOURLEY : Le ministre du Commerce ne vous entend pas.

M. COCHRANE : Oh, oui, il m'entend parfaitement. Il ne peut pas rester longtemps ici à discuter ces crédits, et je crois que la raison de ces observations doit être que cela lui rappelle par trop le temps où il avait l'habitude de harceler le gouvernement conservateur.

M. GOURLEY : Demandez donc au premier ministre de le réveiller un peu.

M. COCHRANE : Non, ce n'est pas ainsi que je l'entends. Je ne veux pas harceler le ministre du Commerce ni le premier ministre. Je sais que pour peu qu'ils veulent y réfléchir——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. COCHRANE : Je regrette que quelques députés de la gauche prennent la chose aussi légèrement. Pour ma part, je crois que nous nous pourrons jamais être trop sérieux. Je me trouve dans la même situation que celle où était, sans doute, le ministre du Commerce quand il accordait ses sympathies aux cultivateurs, et qu'il leur disait qu'avec un budget de 35 millions ils étaient saignés à blanc. J'aimerais à savoir comment les cultivateurs aiment maintenant leur saignée, aujourd'hui que le budget oscille entre 80 à 100 millions par année. Et je ne vois pas M. le président, où il peut y avoir ici matière à plaisanteries. Mais je comprends parfaitement pourquoi vous faites adopter si vite chaque crédit. Tout cela doit harceler votre esprit, et vous n'aimez pas trop penser à la façon dont on dépense notre argent. Quand les honorables députés de la droite s'étaient fait une habitude d'accuser le gouvernement conservateur d'employer l'argent du public à acheter les consciences, il m'arrivait parfois de penser qu'il pouvait y avoir quelque chose au fond de ces accusations. Mais je vois maintenant qu'ils devraient alors savoir que c'était là un leurre pour mieux tromper le public, car nous le voyons aujourd'hui appuyer un gouvernement qui a bien plus que doublé les dépenses dont on se plaignait dans le temps.

Nous pouvons constater qu'un des honorables gentlemen de la droite, qui est parvenu à un âge assez avancé, obtient plus d'argent pour son district que tout autre représentant de la Nouvelle-Ecosse. Je désirerais attirer, sur ces dépenses extravagantes, toute la bonne attention de l'honorable premier ministre. Si cela se continue, le gouvernement va être forcé d'emprunter pour faire face aux nouvelles obligations qu'il contracte cette année. J'aimerais que le ministre des Travaux publics nous explique ce qu'il veut dire quand il parle du rapport de l'ingénieur. L'ingénieur n'est pas libre d'aller où il veut. Il va où on l'envoie. Et il n'y a pas de doute qu'alors il a reçu instruction de voir à ce que certaines choses soient faites, et de préparer son rapport en conséquence. Je viens répéter ce que j'ai déjà dit souvent. Personne, dans Ontario, ne prétend vouloir s'opposer aux dépenses publiques, tout simplement parce que ces dépenses ne seront pas faites dans notre province. Il m'est tout à fait indifférent de savoir où l'argent peut être dépensé, pourvu que ces dépenses soient faites dans l'intérêt de tout le Dominion. Mais je ne crois pas qu'on se montre juste vis-à-vis de nous quand on construit des quais, non seulement sur la côte de l'Atlantique—où je suppose que le besoin s'en fait plus vivement sentir—mais sur toutes les petites rivières des provinces maritimes et de la province de Québec. Nous croyons que dans un district comme le mien, faisant face au lac Ontario, où les flots font souvent rage, il y a six ou sept quais pour lesquels le gouvernement n'a pas encore jusqu'ici dépensé un seul sou. Même, le gouvernement est à dépenser $10,000 pour terminer la construction d'un quai appartenant à une compagnie. Je comprends fort bien que le gouvernement fédéral est tenu de maintenir en bon état les quais dont il a pris possession lors de l'établissement de la confédération, et pas un homme sensé ne pourra nier que si ces nouveaux quais doivent être construits, les électeurs que je représente ont autant de droits à ce que l'Etat dépense de l'argent pour eux que pour ceux qui demeurent le long des rivières des provinces maritimes et de la province de Québec.

M. REID (Grenville) : Je vois que les mêmes remarques peuvent s'appliquer à presque tous les autres crédits qui sont ici demandés pour les quais de Sorel, Sainte-Anne du Saguenay, Sainte-Geneviève et autres endroits. En consultant le rapport de l'auditeur général, on voit que de petits crédits ont été votés l'année dernière pour ces mêmes travaux, crédits qu'on affirmait alors être destinés à l'achèvement de réparations. Je ne puis pas croire que dans chacun de ces cas l'ingénieur ait pu commettre l'erreur de n'estimer qu'à la moitié le coût de ces travaux de réparation, et tout cela me paraît

être un moyen imaginé pour donner annuellement un peu d'argent à ces districts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que le représentant de ce district savait que ce crédit allait être demandé. C'est le département qui recommande de faire cette dépense, conformément au rapport qu'en a fait l'ingénieur résidant sur les lieux.

M. REID : L'année dernière, nous avons voté $1,000 pour réparer le quai, et on nous a dit que cela serait suffisant. Cette année, on nous demande le même montant. Le rapport de l'auditeur général fait mention que le bois et le fer, et tous les autres matériaux, ont déjà été achetés pour ces travaux. Quand il s'agit de montants qui ne sont pas très élevés, nous avons droit d'exiger que le gouvernement présente un état estimatif qui approche davantage de l'exactitude. Dans tous les cas, quand les montants sont si peu élevés, un premier crédit devrait suffire à terminer complètement les réparations.

M. LANCASTER : Je crois qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux dans le département de l'ingénieur. Je ne vois pas comment il a pu faire rapport l'année dernière qu'on avait besoin d'un certain crédit pour terminer les travaux, quitte à venir nous informer cette année que cela n'était pas suffisant, bien que nous ayons lieu de croire que les travaux exécutés jusqu'ici soient loin de représenter la valeur de l'argent dépensé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que je puis dire, c'est que l'année dernière je n'avais pas suffisamment d'argent pour compléter les travaux.

M. LANCASTER : Quelle est la nécessité de ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne faisons, en quelque sorte, que continuer les mêmes travaux. Nous élevons la structure.

Sainte-Anne du Saguenay, quai—améliorations, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de substituer une passerelle mobile à l'escalier actuel, dont on ne peut se servir que la moitié du temps. Ce quai est situé vis-à-vis Chicoutimi sur le Saguenay.

Sainte-Anne de la Pérade—réparations aux travaux de protection des bords de la rivière, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de protéger une partie de la berge contre le travail d'érosion des flots.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces travaux de protection ont été commencés à la suite du terrible désastre survenu il y a quelques années, alors que le chenal de la rivière a été changé et que la rivière elle-même s'éleva à une telle hauteur qu'elle emporta la berge à cet endroit. Le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique est tout près de là, et on peut très bien voir ce qu'il en est en passant sur ce pont. Faute de travaux de protection, les flots continueraient de plus en plus à ronger le rivage. Cette rivière est navigable, et par conséquent elle appartient au ressort immédiat du gouvernement fédéral.

M. COCHRANE : Vous dites que la rivière Sainte-Anne est navigable ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, en cet endroit. Je veux parler de Sainte-Anne, en amont de Québec.

M. FOWLER : N'est-ce pas à la province de Québec qu'il appartient de faire ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La province de Québec n'exerce ici aucune maîtrise. L'endroit en question est là où la rivière Sainte-Anne se jette dans le Saint-Laurent. C'est pour ainsi dire un bassin de la rivière Sainte-Anne.

Sainte-Famille — prolongement de la jetée, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette jetée sera de 60 pieds par 60 pieds, et elle aura 30 pieds de hauteur. Elle est dans le comté de Montmorency. On estime que ce crédit suffira pour tout terminer. Il s'agit de prolonger la jetée jusqu'à eau plus profonde.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet endroit est sur l'Ile d'Orléans, en bas de Québec.

M. LANCASTER : Ces travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que ces travaux se feront sous la direction de l'ingénieur résidant sur les lieux.

M. LANCASTER : Pourquoi ces travaux ne sont-ils pas donnés à l'entreprise ? Des prolongements ne sont pas des réparations. Je comprends parfaitement qu'un ingénieur puisse se charger de travaux de réparations, mais il s'agit ici de nouveaux travaux, ce qui est bien différent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on peut établir les devis nécessaires, et si ces travaux peuvent être donnés à l'entreprise, je préférerais moi-même, en effet, suivre, ici l'avis de mon honorable ami.

Sainte-Anne de la Pocatière—reconstruction de la jetée détruite par la débâcle, $5,400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons, avec ce crédit, reconstruire la jetée qui a été presque entièrement détruite par les glaces. Ce montant suffira pleinement pour le tout.

Sainte-Anne de Sorel—réparations aux brise-glace, $3,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de réparations des brise-glace recommandées par l'ingénieur, et exécutées sous sa direction.

M. FOWLER : Où se trouvent ces brise-glace, relativement à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En aval de Sorel, sur le Saint-Laurent.

M. FOWLER : Près de Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, tout près.

Saint-Alphonse—Baie des Ha ! Ha !—réparations du quai, nouveau crédit demandé, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour réparations générales du quai, dont le besoin se fait vivement sentir. Il s'agit surtout de réparations au blindage et au plancher. Dans le budget de 1902-03 on avait déjà demandé $1,500, et le montant demandé cette année est un crédit supplémentaire, ce qui porte le tout à $3,500.

Saint-Godefroi de Nouvelle — brise-lames, $6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux entièrement nouveaux. On voudrait construire une jetée à encoffrements, de 700 pieds de longueur par 18 pieds.

M. LANCASTER : Cet endroit est-il dans Bonaventure ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Le coût total des travaux, entièrement terminés, est estimé à $22,000.

M. FOWLER : C'est à l'embouchure de la rivière Nouvelle, n'est-ce pas ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Je puis dire que tous les citoyens de ce district, qui sont pour la plupart des pêcheurs, ont demandé ce brise-lames. Ils nous ont fait parvenir une pétition couverte de nombreuses signatures, en tête desquelles était le nom du curé, M. Léonard, oncle de l'honorable député de Laval, et ce digne prêtre nous a demandé de nous assurer l'appui de cet honorable député. Je regrette que celui-ci ne soit pas en ce moment à son siège. Cet endroit est situé dans le township de l'Espérance, renfermant une population d'environ 2,400 âmes. Il y a là probablement une centaine de pêcheurs qui n'ont pour ainsi dire aucune protection. Leur seul refuge est la rivière Nouvelle, mais cette rivière est maintenant presque complètement obstruée par les sables, et la paroisse m'a demandé de faire construire ce brise-lames à un demi-mille à l'est de la rivière Nouvelle. Ces travaux ne sont pas dispendieux, et les pêcheurs de l'endroit en ressentent un vif besoin. M. le curé Léonard m'a signalé le cas de trois pêcheurs qui, durant une tempête, durent rester au large toute une nuit, exposés à de terribles dangers, parce qu'il leur était impossible d'approcher de terre.

M. FOWLER : Ces pêcheurs n'ont, je crois, que de petits bateaux.

M. MARCIL : En effet, ce sont de petits bateaux de pêche.

M. FOWLER : Est-il vraiment nécessaire de faire en cet endroit des travaux aussi considérables et aussi dispendieux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le rapport de l'ingénieur, la configuration de cette côte est telle qu'il faut s'avancer très au large et il est nécessaire que les travaux soient bien exécutés afin qu'ils ne soient pas emportés quand les flots sont déchaînés.

M. FOWLER : S'il ne s'agit que d'établir un refuge pour ces petits bateaux, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de construire une jetée d'une telle longueur. Je vois cependant qu'il importe que l'ouvrage soit bien fait.

M. MARCIL : L'église de Saint-Godefroi est fréquentée par environ 1,200 à 1,400 personnes. Le gouvernement de Québec est à ouvrir en arrière de cette paroisse des townships à la colonisation, et il est certain que la population va s'accroître considérablement. Il y a eu augmentation de 50 pour 100 durant la dernière période de dix ans. Il n'y a pas de quai en cet endroit dans le moment. On ne peut se rendre qu'en canot à la rencontre des navires passant au large, et il n'y a aucun moyen d'atterrir ni de charger du bois. En effet, on ne peut utiliser là que ce que la nature a bien voulu y mettre. On espère que cette jetée servira à la fois de quai de débarquement, et de refuge pour les bateaux de pêche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous a demandé pourquoi il était nécessaire de s'avancer si loin au large. Je puis dire que même avec une jetée de 700 pieds, il n'y aura là qu'entre cinq à six pieds d'eau.

Iles Saint-Gédéon—quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour améliorations du quai de Saint-Gédéon, près de Chicoutimi, dans le district de Chicoutimi-Saguenay. Le coût total est de $6,000.

M. LANCASTER : Doit-on adjuger cela à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Y a-t-il eu une pétition pour ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que la pétition a été adres-

sé à l'honorable député de l'endroit (M. Girard), qui l'a fait parvenir au département. Je vois qu'on a demandé ces améliorations avec de vives instances. Il y a eu trois pétitions en 1902, et deux en 1903, soit cinq pétitions en tout venant de ce seul endroit.

M. FOWLER : Je désirerais demander à l'honorable ministre s'il y a eu quelques pétitions, venant d'endroits quelconques du Canada, auxquelles le gouvernement n'ait pas fait droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de dire que cela s'est présenté souvent. En réalité, je le répète, le plus grand nombre de ces travaux ne sont entrepris qu'après que les ingénieurs du département ont fait rapport que le besoin de ces travaux se fait vivement sentir.

M. LANCASTER : Où cela se trouve-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le district de Chicoutimi et Saguenay. Le coût total s'élèvera à $6,000.

M. FOWLER : A quelle distance est-ce de l'autre quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Soixante-dix milles.

M. FOWLER : Il y a eu des pétitions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Rivière-Saint-Maurice—Barrage aux Grandes-Piles, $10,000.

M. LANCASTER : Quelles explications a-t-on ici à fournir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la construction d'un barrage à la tête des chutes Grandes Piles. Une délégation considérable de ce district est venue me trouver, et je chargerai l'ingénieur du département de s'enquérir de ce qu'il en était. Nous en arrivâmes à la conclusion qu'en construisant ce barrage nous épargnerions des dépenses de dragage, et qu'on pourrait même économiser au moins $20,000 par année pour le maintien d'estacades, etc. Le coût total de ces travaux sera d'environ $65,000. Si l'ingénieur ne s'est pas trompé en disant que ce barrage nous épargnera des travaux de dragage et nous fera économiser $20,000 de frais d'entretien par année, ce sera assurément l'un des meilleurs placements que nous aurons jamais faits.

M. FOWLER: Pourquoi le gouvernement fédéral a-t-il à maintenir ces estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour faciliter la descente du bois et pour la navigation de la rivière.

M. FOWLER : Le gouvernement n'a pas à voir à la descente du bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais nous avons dépensé au delà de $1,500,000 pour ces travaux.

M. SUTHERLAND.

M. FOWLER : En retirez-vous quelques revenus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en retirons $29,000, ce qui est considérable, bien que ce revenu doive être considéré insignifiant par comparaison avec le coût de ces travaux.

M. FOWLER : Je ne vois pas pour quelle raison le gouvernement s'opposerait tant à la nationalisation de nos chemins de fer, quand nous le voyons s'occuper d'exploiter lui-même des glissoirs pour le bois. On paraît alors témoigner beaucoup d'empressement à voter tout l'argent qu'on voudra.

Saint-André de Kamouraska—prolongement de la jetée et autres réparations, $3,700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de réparer ici les dommages causés par les glaces au printemps de 1903, et de prolonger la jetée.

M. FOWLER : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas, ils seront exécutés sous la direction de l'ingénieur résidant sur les lieux.

M. FOWLER : Quels sont les bateaux à vapeur qui arrêtent ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que ce sont surtout des goélettes.

M. FOWLER : Est-ce qu'on ne construit pas maintenant des goélettes d'un plus fort tonnage qu'autrefois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'actuellement ces goélettes ne peuvent arriver qu'à marée haute, et qu'elles pourraient arriver à marée basse si la jetée était prolongée de 75 pieds.

M. COCHRANE : Que devons-nous entendre par " ingénieur de l'endroit " ? Ces quais sont souvent à cent milles de distance l'un de l'autre, et on nous dit toujours qu'ils seront réparés sous la direction de l'ingénieur de l'endroit. Devons-nous comprendre par là qu'il y a un ingénieur à chacun de ces endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aurais dû dire " l'ingénieur résidant ". Il y a un ingénieur du département résidant dans un endroit central, et qui a la direction des travaux de tout le district. Ainsi, par exemple, nous avons quatre ingénieurs résidant à Toronto, et qui ont charge de travaux exécutés en différents districts de la province d'Ontario.

M. COCHRANE : Je suppose qu'il en est toujours pour ces choses comme autrefois ; c'est-à-dire qu'on a un contremaître, un sous-contremaître, un agent chargé d'acheter des matériaux et autant d'officiers comme il y a d'ouvriers. Ces travaux ne devraient jamais être exécutés par l'ingénieur

résidant, autant que faire se peut, car il y a toujours ainsi quantité de gens qui reçoivent de forts salaires et ne font rien. Je crois que c'est toujours alors ce qui arrive généralement. Au lieu de demander des soumissions pour le bois, dont un ingénieur doit connaître les quantités qui lui seront nécessaires, et de faire venir ce bois en hiver, nous avons généralement un agent chargé d'acheter le bois à commission, un surintendant, un sous-chef et plusieurs autres employés qui retirent beaucoup d'argent et ne nous en donnent guère l'équivalent en ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'une manière générale, nous essayons toujours d'adjuger le plus possible ces travaux à l'entreprise. Quand ce sont les ingénieurs qui se chargent de ces travaux, il nous faut souvent employer aussi un contremaître, et cette manière d'opérer vous donne quelquefois bien plus de satisfaction que l'adjudication à l'entreprise. Mais je suis absolument du même avis que l'honorable député quant au principe même de l'adjudication, et autant que faire se peut nous demandons toujours des soumissions.

Saint-Fidèle—quai, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet endroit est dans le comté de Charlevoix. On veut ici consturire un quai servant de débarcadère et pour les besoins de la navigation. Ces travaux sont nouveaux, et le coût en est estimé à $10,000. On demandera ici des soumissions.

M. LANCASTER : Est-ce qu'il n'y a pas un quai particulier tout près d'ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Quai de Saint-Siméon—prolongement, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons ici rattacher le quai du large au rivage, afin que les bateaux puissent atterrir.

M. FOWLER : Pourquoi construit-on un quai distant du rivage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'eau est très basse à une grande distance du rivage, et il nous a fallu construire un débarcadère au large pour accommoder le public. Un bateau à vapeur peut alors s'amarrer, et l'on peut y amener ou aller y chercher des marchandises en se servant de petits bateaux.

M. FOWLER : Les affaires se sont-elles développées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me l'affirme, mais je n'ai pas en ce moment ces chiffres devant moi.

M. FOWLER : Avez-vous la pétition qu'on vous a adressée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne l'ai pas.

M. FOWLER : Il me semble que nous devrions avoir quelques renseignements là-dessus. Depuis nombre d'années, on paraît s'être contenté très bien du système en usage. Maintenant on nous demande d'effectuer un raccordement avec le rivage, et on devrait nous dire pour quelle raison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La raison en est que nous voulons pouvoir accommoder le public de l'endroit sans qu'il nous en coûte trop cher. Même s'il n'y avait pas accroissement des affaires, je crois qu'il serait parfaitement justifiable de faire le raccordement demandé avec le rivage, dans un endroit aussi important, afin qu'on ne soit pas forcé de se rendre au quai en canot.

M. FOWLER : L'argument pourrait avoir du bon, s'il n'y avait pas autant de demandes pour d'autres quais en des endroits qui ne possèdent pas la moindre installation de ce genre. On ne peut justifier ces dépenses que pour deux raisons—soit qu'il y ait eu ou qu'on s'attende à un accroissement considérable des affaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai a été construit en 1889, et l'on n'a toujours fait, depuis, que se plaindre et nous adresser des pétitions.

M. FOWLER : Vous connaissez le proverbe: "Quand on prend du galon....." Le ministre n'a pu encore justifier cette dépense pour aucune des deux raisons que je lui ai indiquée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a informé qu'il y avait eu augmentation des affaires. Mais, même si cela n'était pas, je crois que nous serions justifiable de faire cette dépense.

M. FOWLER : Mais, ce faisant, il nous faut priver d'autres endroits des commodités dont ils ont besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que nous agissons au mieux des intérêts de tous.

Saint-Michel de Bellechasse—réparations au quai du large, $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce débarcadère s'enfonce graduellement, et l'ingénieur a fait rapport que des travaux de solidification étaient nécessaires. Le coût total est estimé à $2,500.

M. FOWLER : Y a-t-il eu une pétition, et s'est-on assuré de l'authenticité des signatures ?

Saint-Jean-des-Chaillons—quai, $6,000.

M. TAYLOR : Est-ce là un nouveau quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons construire un quai à environ ⅛ de mille plus bas que le quai actuel des bateaux passeurs. Le chemin de fer Lotbinière à Mégantic a ici une tête de ligne.

M. LANCASTER : C'est-à-dire que vous établissez un terminus pour un chemin de fer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total s'élève à $28,000.

M. TAYLOR : Pour le plus grand bénéfice de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur cette partie du Saint-Laurent, il n'y a qu'à cet endroit qu'on peut construire un quai au large. C'est le terminus d'un chemin de fer, et il s'y fait un commerce considérable.

M. FOWLER : Mais, à ⅛ de mille de là, il y a un quai de bateaux-passeurs, à l'extrémité duquel on doit avoir de l'eau profonde.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que ce quai est la propriété de certains particuliers, et qu'il ne satisfait pas aux exigences du commerce ni de la navigation.

M. FOWLER : Pourquoi ce chemin de fer ne verrait-il pas à ses propres intérêts? Il y a un quai à ⅛ de mille de là, qui est la propriété de particuliers, et si ce quai n'est pas convenable, le chemin de fer devrait en construire un à ses frais. Est-ce là un nouveau quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bateau-passeur ne tire que six pieds d'eau, et l'on veut construire ce nouveau quai afin de pouvoir obtenir une profondeur de 14 pieds.

M. FOWLER : Le Grand-Tronc-Pacifique est tenu d'aménager ses propres têtes de ligne. Pourquoi faire ici une exception ? Quel est le parcours de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A partir de Lyster, il longe les côtes du Saint-Laurent, en descendant le cours du fleuve. Ce chemin portait autrefois le nom de King, et il avait été construit afin de permettre à la Compagnie King Brothers d'exploiter ses grandes concessions forestières. Notre intention, en construisant ce quai, est de permettre aux habitants de cet endroit de se mettre en communication avec Québec et Montréal. Ce quai devra servir à quatre grandes paroisses. Il y a là des briqueteries considérables, où s'alimente la ville de Québec, et il y a aussi une grande scierie. On a cherché souvent à établir des comparaisons, à propss de ces quais, entre Québec et les autres provinces ; mais laissez-moi vous dire que les paroisses échelonnées le long du Saint-Laurent sont, à un degré considérable, entièrement dépourvues de communications par chemin de fer. Prenez, par exemple, les paroisses dont il s'agit ici. Si on en excepte ce petit chemin de fer, allant de Lyster à quelques milles plus bas, les habitants de ces paroisses se trouvent à 40 milles de la ligne de chemin de fer la plus rapprochée, et c'est là l'une des régions les plus densément peuplées du pays. Le fleuve, seul, sert à maintenir les communications. Ces paroisses n'ont jamais demandé, pour la peine, de subventions de chemins de fer, et toutes les communications sont ici par eau.

M. FOWLER : Nous avons, nous aussi, le long de la rivière Saint-Jean, nombre de paroisses privées de chemins de fer, et qui n'ont que la rivière pour le transport de leurs produits. Il n'y a pas là de quais construits par ce gouvernement. En certains endroits, je crois que le gouvernement a fourni quelque chose, le reste ayant été mis à la charge du gouvernement provincial. Eh bien, je prétends qu'on ne doit pas établir de distinction entre Québec et le Nouveau-Brunswick, là où les circonstances sont identiques.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que mon honorable ami puisse établir aucune comparaison entre la rivière Saint-Jean et le fleuve Saint-Laurent, bien que la rivière Saint-Jean ait bien son importance. Je crois plutôt que le gouvernement fédéral a déjà contribué à la construction de plusieurs quais le long de la rivière Saint-Jean. Je crois même que, durant cette session, j'ai voté pour la construction d'un quai sur cette rivière. Je crois pouvoir assurer qu'on a déjà accordé à ces gens plus qu'à nos propres populations échelonnées le long du Saint-Laurent.

M. FOWLER : Depuis que le ministre actuel est entré en fonctions, le gouvernement fédéral n'a eu rien à contribuer à la construction de quais sur la rivière Saint-Jean. Il a pu arriver qu'on ait déjà voté un crédit pour un de ces quais. Quant à comparer les deux rivières, je crois qu'il se fait le même commerce sur l'une comme sur l'autre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette partie de la vallée du Saint-Laurent est la plus densement peuplée de la province, et aussi la plus prospère au point de vue agricole. Et le fleuve est le seul débouché pour le commerce, à moins de se rendre à 40 milles de là pour y trouver un chemin de fer.

M. FOWLER : A qui appartient le chemin de fer Lotbinière à Mégantic ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je l'ignore. Après la mort de James King, il est passé en d'autres mains.

M. FOWLER : Est-ce qu'il n'appartient pas au Grand Tronc ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, il ne rattache pas du tout à ce réseau. ,

M. LANCASTER : L'honorable ministre ne croit-il pas que le chemin de fer devrait contribuer à la construction de ce quai, car il est l'un des principaux intéressés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Selon toute apparence, ce chemin de fer y est, au

contraire, très peu intéressé, car la concurrence que lui fait la voie d'eau est très active. Si les produits de cette partie du pays ne pouvaient pas être transportés par eau, les taux demandés par le chemin de fer seraient tout simplement prohibitifs. Les briqueteries seraient alors à la merci du chemin de fer. L'honorable gentleman doit voir lui-même ce qu'il en coûterait alors pour les transports à Lyster, et jusqu'à Montréal et Québec.

M. LANCASTER : On a dû avoir un objet en vue en construisant ce chemin de fer, et il n'y a aucun doute qu'il devait surtout s'agir du commerce du bois. Le gouvernement, en faisant cette dépense, se trouve à avantager ce chemin de fer. Bien entendu, d'autres vont aussi en tirer parti, mais c'est le chemin de fer qui est ici le principal intéressé, et alors il devrait pouvoir payer une partie des frais de construction.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que la compagnie de chemin de fer sera plutôt d'avis que ce quai va lui causer du tort, parce qu'il lui enlève le monopole des transports. Sans quai, à cet endroit, la population est à la merci du chemin de fer.

M. COCHRANE : Si j'ai bien compris le ministre des Travaux public, il a dit qu'un quai se trouvait à trois quarts de mille de là.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce quai ne sert à rien, et on ne peut rien en faire.

M. COCHRANE : J'ai tout lieu de croire qu'on trouverait ce quai en tous points excellent, si ce n'était pas le gouvernement qui fait cette dépense.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis sûr que mon honorable ami veut tout simplement connaître les faits tels qu'ils sont.

M. COCHRANE: Laissez-moi exposer mon cas-—

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai qu'un seul mot à dire. Nous qui habitons les rives du Saint-Laurent, nous nous trouvons dans une situation très désavantageuse à cause de la marée. Nous avons des bas-fonds s'étendant fort loin au large, ce qui rend fort difficile la construction de quai. Il y a là un quai construit par M. King, mais ce quai est pour ainsi dire inutile, et on ne peut rien en faire, même en y consacrant une dépense raisonnable.

M. COCHRANE : J'ai compris que ce quai n'était pas à eau profonde. Mais le ministre a dit que la principale industrie était la fabrication de la brique. Je ne crois pas que le ministre de la Justice puisse dire qu'il faudrait un quai à eau profonde pour le chargement de la brique, parce que la brique doit être transportée sur des barges. Ici même, à Ottawa, j'ai vu souvent décharger des barges de brique. Laissez-moi attirer l'attention du ministre sur un autre quai, auquel je viens de penser. Le chemin de fer Central Ontario se rend jusque dans le comté de Hastings, et quand ce chemin de fer eut besoin d'un quai terminus il dut le construire à ses propres frais. Je ne crois pas me tromper en disant que la brique est transportée sur des barges et non par des steamers. C'est bien cela, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. COCHRANE : Je sympathise avec ces populations, si elles manquent à ce point de facilités pour le transport de leurs produits, et je suis prêt à voter pour accorder ces facilités si on juge qu'elles sont nécessaires. Mais je ne veux pas voter de l'argent pour construire un quai à eau profonde afin d'avantager une industrie quelconque, s'il y a déjà un quai pouvant servir à l'expédition des produits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désirerais faire remarquer à l'honorable député (M. Cochrane) que nous sommes à dépenser beaucoup d'argent dans la province d'Ontario, afin d'établir des têtes de lignes de chemins de fer.

M. TAYLOR : En l'absence de l'honorable député de Frontenac (M. Calvin) je désire adresser un autre appel à l'honorable ministre au nom des habitants des îles Wolfe et Howe. Ces deux municipalités sont situées au bas du lac Ontario. Mon honorable ami le ministre du Commerce connaît ces endroits et peut attester que je dis la vérité. Ces deux municipalités renferment une population considérable. Cependant, il est impossible de gagner la terre ferme excepté par bateaux-passeurs, et je ne crois pas que le gouvernement ait jamais dépensé un seul dollar pour la construction ou le maintien d'un quai dans une ou l'autre de ces municipalités. Je crois q'il est pleinement temps que le ministre des Travaux publics s'occupe de cela ; j'espère qu'il enverra son ingénieur sur les lieux, et que l'année prochaine il y aura un crédit pour ce quai dans le budget. Je crois que la province d'Ontario a droit à quelque chose, et que les habitants de ces îles méritent qu'on ait pour eux quelques égards.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce là que nous sommes à faire des travaux de dragage ?

M. TAYLOR : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais prendre note de cette demande, et aller aux renseignements nécessaires.

Ecluse de Yamaska—Dragage en aval de l'écluse, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé par l'ingé-

nieur résidant, pour creuser la rivière Yamaska. Cette rivière prend sa source dans le comté de Brome, et après un cours de 90 milles elle se jette dans le Saint-Laurent à 8 mille au-dessus de la ville de Sorel. Cette rivière est navigable.

Département des Travaux publics—pour pouvoir à l'arriéré des appointements de l'architecte en chef, depuis le 1er novembre 1897 jusqu'au 30 juin 1903, à $3,200 par année, avec $200 d'estimation en moins sur les appointements pour 1903-04, $1,333.33.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de payer l'arriéré des appointements de l'architecte en chef, entre les dates mentionnées. L'architecte en chef, M. Ewart, est à l'emploi du département depuis 1871. Lors de la mise à la retraite de M. Fuller, il a été promu à sa situation actuelle aux appointements de $3,200 par année, mais il n'a jamais reçu le plein montant de ses appointements à venir jusqu'à présent.

M. FOWLER : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. Les choses se sont ainsi passées, voilà tout.

M. SPROULE : Il n'est guère ordinaire de ne pas toucher les appointements auxquels on a droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Ewart n'est pas l'un de ces hommes qui aiment à frayer dans les sentiers battus, car il a laissé ses appointements s'accumuler ainsi d'année en année. Il a parfaitement droit à cette augmentation, et c'est du reste aussi le type du parfait gentilhomme.

M. LANCASTER : L'honorable gentleman n'est-il pas d'avis que ce n'est guère se montrer fonctionaire modèle que de ne pas surveiller ses intérêts de plus près que cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela veut dire qu'il s'occupait bien plus des intérêts du public que les siens propres.

M. SPROULE : Il me semble extraordinaire que quelqu'un ait pu négliger de retirer, pendant six ans, les $200 par année qui lui revenaient de droit. Il est étrange, aussi, que le sous-ministre n'en connaissait rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne dis pas cela. Je dis qu'en réalité M. Ewart n'a retiré que $3,000 par année, alors qu'il avait droit à $3,200 depuis la date de sa nomination comme architecte en chef.

M. LANCASTER : Je crois qu'il n'est pas architecte bien habile à édifier sa propre fortune.

M. SPROULE : On ne saurait guère y réfléchir sans impatience, tant c'est extraordinaire, tant il paraît absurde qu'un créancier reste six ans sans réclamer, sans avoir l'air de savoir ce qui lui est dû.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit qu'il ne le savait pas. Tout ce je puis dire c'est que, de fait, les livres démontrent qu'il n'a jamais retiré tous ses appointements.

M. FOWLER : C'est ce qui le recommande hautement. Vous devriez lui payer l'intérêt des arriérés qu'il a laissés s'accumuler ainsi.

M. FRASER : Il devrait plutôt perdre l'intérêt, en punition de sa faute.

Travaux publics—appointements pour promotion de J. B. Hunter au poste de commis de 1ère classe, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Hunter est secrétaire particulier du ministre, et, de l'aveu de tous, il s'est toujours montré fort laborieux et fort habile. Ses appointements sont aujourd'hui de $1,100.

M. FOWLER : Combien le ministre a-t-il de secrétaires particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement, je n'en ai qu'un.

M. FOWLER : En effet, c'est malheureux. L'honorable ministre a des goûts plus simples que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur. Si je ne me trompe, celui-ci a actuellement trois secrétaires, et un sous-secrétaire particulier.

M. COCHRANE : Que sont devenus les autres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député désire en savoir davantage, je lui accorderai un entretien particulier.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : N° 146, le Yukon.

M. SPROULE : Avant de nous occuper de cet item, il nous faut connaître quels sont les appointements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami constatera que par suite de l'augmentation de l'ouvrage du département, les frais d'impression ont nécessairement dû augmenter. Tous ces devis doivent être imprimés. Il ne s'agit pas ici des journaux.

M. FOWLER : J'ai compris que l'honorable ministre parlait des journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nombre d'abonnements aux journaux n'a pas augmenté. J'ai compris que mon honorable ami me demandait quelles étaient les augmentations, et j'étais à dire en quoi elles consistaient principalement. L'impression, la papeterie, les dépêches télégraphiques ont coûté plus cher parce que

les travaux et le nombre d'employés du département ont augmenté.

M. TAYLOR : Le chef de l'opposition a quelque chose à dire au sujet de cet item concernant le Yukon. Comme il n'est pas présent, je demanderai que l'item soit laissé en suspens pour cette raison, et parce que mon honorable ami dont la banquette est derrière la mienne peut différer jusqu'en dernière épreuve la déclaration qu'il a à faire aussi à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami plaide une très mauvaise cause, c'est précisément parce que ces messieurs sont absents que j'insisterais à faire voter ce crédit. Cependant, la gauche ayant eu pour moi beaucoup d'égards, je me rendrai à sa demande et je consentirai à ce que l'item soit laissé en suspens.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. SPROULE : Vu l'absence de certains députés qui désirent prendre part au débat que doit provoquer une certaine motion à être présentée par la gauche, cette motion ne sera présentée que plus tard.

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

Pour pourvoir à une subvention en faveur de l'Association de l'Exposition Industrielle de Toronto durant la présente année 1903, $50,000.

M. SPROULE : Cette somme n'a-t-elle pas été votée l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Le gouvernement a consenti, au commencement de la session, à ce qu'elle fût inscrite au buget supplémentaire.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'a pas été décidé, l'année dernière, qu'on accorderait ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais rien n'a été voté. L'exposition a eu lieu pendant l'exercice actuel.

M. SPROULE : Ce crédit était-il conditionnel ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et les conditions sont exprimées dans le décret de l'Exécutif. Voici une lettre qui fut adressée, le 31 mars, aux directeurs de l'exposition :

Le ministre intérimaire me charge de vous apprendre que l'Exécutif a rendu un décret accordant à l'Exposition industrielle de Toronto une somme destinée à couvrir une partie des frais d'une exposition pancanadienne qui aura lieu cette année à Toronto, et devant être consacrée à payer : 1° la différence des taux de transport accordés aux exposants ; 2° les seconds prix, les prix spéciaux et extraordinaires ; 3° les frais d'annonces faites en dehors de la province d'Ontario ; 4° les frais d'acquisition et d'entretien d'échantillons relatifs à l'éducation, et 5° le surplus des frais d'administration.

Après l'exposition, j'ai demandé par écrit à ses directeurs de me dire comment ils avaient distribué cet argent, et j'ai reçu de M. Orr, gérant et secrétaire de la compagnie de l'exposition, les renseignements suivants: L'estimation fournie au gouvernement lorsque le crédit lui fut demandé, était à peu près juste. La voici, sous ses différentes rubriques :

Différence des taux de transport accordés aux exposants, $15,000 ; prix spéciaux et extraordinaires, $14,000 ; annonces faites en dehors de la province d'Ontario, $9,000 ; acquisition et entretien d'échantillons relatifs à l'éducation, $8,000 ; surplus de frais d'administration provenant de la prolongation du terme fixé pour l'exposition, et collection d'échantillons des beaux-arts, $4,000. Total, $50,000.

M. SPROULE : Si j'ai posé cette question c'est qu'un des journaux de Toronto a dit qu'on n'avait pas dépensé tout le montant de la subvention et qu'on se proposait de rendre environ $13,000 au gouvernement. C'eût été faire montre d'une magnanimité et d'une honnêteté que, d'ordinaire, on ne reconnaît pas aux corporations. Aussi est-ce avec surprise que j'ai lu cette nouvelle. Quoi qu'il en soit, je suis heureux qu'on ait accordé cette subvention, elle a fait beaucoup de bien, l'exposition a eu plus de succès que jamais, et il me semble qu'on ferait très bien d'accorder pareille subvention tous les ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit d'un cas exceptionnel ; le gouvernement, et cela depuis longtemps, n'accorde pas d'aide aux institutions d'un caractère local. Je ne crois donc pas que nous puissions faire de promesse. L'exposition a eu peut-être plus de succès que jamais, et je pense que la subvention a fait tout le bien qu'on en attendait.

Somme additionnelle nécessaire pour stations de fumigation, $500.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas inscrire cela au budget principal sans le subdiviser en deux ou trois crédits? Nous pourrions en juger tout aussi bien. L'inspecteur de santé n'aurait pas besoin de beaucoup de discernement pour fixer le montant nécessaire à cette fin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce crédit est destiné à la fumigation des plants.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas inscrire votre estimation au budget principal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière nos estimations ont été insuffisantes et il nous a fallu demander un supplément, comme il le faut encore cette année. On a trouvé que dans la Colombie Anglaise ou pouvait importer des plantes durant tout l'hiver, et comme les gens de cette province nous ont demandé de tenir leurs stations ouvertes plus longtemps que ne le sont celles de l'est, c'est en quelque sorte pour cette seule raison que les dépenses ont augmenté. Dans d'autres stations force nous a été de payer la main-d'œuvre un peu plus cher.

M. SPROULE : Quel a été l'effet de ce système par rapport au kermès de San José?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La défense d'importer des plants a eu pour effet la disparition de ce kermès, et les stations de fumigation représentent une concession faite au commerce et permettant l'importation des plants par certains ports déterminés. Il est hors de doute que la fumigation, comme elle s'est pratiquée à ces stations, a eu un succès complet.

M. SPROULE : Il y a quelque temps un journal a prétendu le contraire; je ne me rappelle pas quel journal c'était, mais j'ai lu un écrit dans ce sens. Il y était dit que certains plants, lorsqu'ils commençaient à profiter, laissaient voir qu'ils étaient affectés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne m'a jamais signalé cela, et il n'est jamais arrivé au département aucune plainte de cette nature. Rien n'a jamais paru dans ce sens dans les journaux d'agriculture et d'horticulture, et pourtant, c'est bien dans ces journaux-là qu'on aurait dû s'attendre à trouver de pareilles observations.

M. SPROULE : Combien de stations de fumigation avons-nous à présent, à combien d'endroits est-il permis d'importer des plants et combien ces travaux nous coûtent-ils en tout ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $3,000 par année, y compris ce crédit supplémentaire. A Vancouver, C. A., Winnipeg, Man., Windsor et Niagara Falls, Ont., Saint-Jean, P.Q. et Saint-Jean, N.-B., il y a un petit bâtiment destiné à la fumigation, à laquelle un employé est chargé de voir: il lui arrive de temps à autre, lorsqu'il reçoit une consignation considérable, de se faire aider par des journaliers.

Somme additionnelle pour les archives—$3,000.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous l'ajoutons à celui qui a été alloué autrefois pour les archives; il est destiné à pourvoir à une distribution de l'ouvrage entièrement nouvelle. Il y a environ quatre ans, il a été fait rapport au conseil par une commission qu'on avait chargé de s'enquérir de la condition de nos archives et de nos documents d'Etat. Ce rapport disait qu'il y avait nombre de documents historiques et autres qui se trouvaient éparpillés dans les divers départements où ils étaient en danger de se perdre, et qu'il fallait faire de nouveaux arrangements pour les réunir, en prendre soin, les classifier et les mettre en catalogue. Pour certaines raisons et surtout parce qu'il était impossible de demander à l'ancien archiviste M. Douglas Brymner, vu son âge avancé, d'entreprendre un nouvel ouvrage de ce genre et de réorganiser le département, on en resta là; mais la position d'archiviste étant devenue vacante par suite de son décès, j'adressai au Conseil un mémoire recommandant certaines modifications dans le département des archives. Ces modifications comporteraient un surcroit d'ouvrage considérable, rendraient l'archiviste responsable et nous obligeraient à lui donner de l'aide.

M. TAYLOR : Qui est chargé de prendre soin des archives ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Personne. On n'a pas encore nommé de remplaçant. Les modifications à faire nécessiteraient beaucoup d'ouvrage pour la réunion de ces documents et de ces archives éparpillés dans les divers départements, et que nous désirons confier aux soins d'un fonctionnaire responsable qui en aura la garde, devra les étudier, en prendre des extraits et les compiler en vue du rapport à faire au sujet des archives. Je n'hésite pas à dire que ce travail est nécessaire non seulement dans l'intérêt de notre histoire, mais pour assurer la conservation des archives. Pour mieux faire voir la délicatesse et la nécessité de ce travail, je rappellerai que, il y a quelques années, sur l'ordre d'un fonctionnaire de la milice, un certain nombre de boîtes paraissant contenir du papier de rebut furent sorties du département de la Milice et jetées au feu. On découvrit plus tard qu'elles contenaient nombre de plans militaires importants et d'autres documents de la plus grande valeur pour l'histoire et pour le département. Or, tout cela avait été détruit par des perseonnes qui n'en étaient pas vraiment responsables et n'avaient pas droit d'agir ainsi. Pareille chose a pu se présenter de tout temps dans nombre de départements. Je crois donc qu'il est temps de réunir, de classifier et de cataloguer tous ces documents importants et d'en confier le soin à un fonctionnaire responsable et dont la réputation soit suffisamment établie.

M. SPROULE : Il serait bon de protéger avec le même soin les bulletins de votes dans la province d'Ontario.

M. HACKETT : Quel est actuellement le premier commis de ce département ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette branche, comme toutes les autres branches du département, est sous les soins du sous-ministre de l'Agriculture. Le commis

qui a charge des documents à l'heure qu'il est, c'est M. Duff; il a travaillé plusieurs années sous la direction de l'archiviste.

M. HACKETT : Il y a quelques jours, j'ai lu dans un journal d'Ottawa que M. Casey, ancien député d'Elgin-ouest, allait être nommé à ce poste.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'a pas encore été fait de nomination et on n'a encore rien décidé à ce sujet.

M. SPROULE : En 1892-93, nous avons voté $8,000 pour les archives; en 1893-94, nous avons porté ce crédit à $9,000 et maintenant on nous propose de le porter à $12,000. Je ne puis comprendre pourquoi il faut en inscrire une partie au budget principal et une autre au budget supplémentaire. La question des archives n'est susceptible de donner lieu à aucune demande extraordinaire qui ne puisse pas être connue lorsqu'on prépare le budget principal. La division du crédit en deux parties cause deux fois plus d'ouvrage à la Chambre et rend la question moins compréhensible. Il nous faut étudier deux item au lieu d'un, et faire plus que deux fois l'ouvrage nécessaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a raison dans une large mesure, mais pour ce cas particulier les circonstances sont différentes. L'inscription de l'item au budget principal suffisait autrefois, mais il s'est fait des modifications par rapport à l'exécution de l'ouvrage. Ce n'est que depuis mon retour du Japon que j'ai obtenu le consentement de mes collègues à ces modifications, sans quoi tout le montant aurait été inscrit au budget principal.

M. SPROULE : Alors, c'est au Japon que le ministre a puisé cette idée-là ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas cela que je veux dire.

M. SPROULE : La mort de M. Brymner ayant créé une vacance, se propose-t-on de remplacer ce fonctionnaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère qu'on va le remplacer, mais je n'ai pas voulu que cela se fît avant que je fusse certain que ces modifications seraient acceptées.

M. SPROULE : Est-ce cette situation que l'on réserve à notre ancien collègue M. Casey?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle n'est réservée à personne.

M. SPROULE : Si M. Casey est qualifié à la remplir, comme je n'en doute pas d'ailleurs, je serais heureux, ainsi que bien d'autres députés, qu'elle lui fut accordée. On a déjà accordé des situations à des gens moins méritants que lui. A mon sens, notre ancien collègue M. Casey serait éminemment qualifié à cause de ses connaissances littéraires et vu ses aptitudes en général, à remplir cette charge-là.

Somme additionnelle pour les archives—$3,000.

Où en sont rendus ces travaux ? Il est très intéressant à la population des provinces maritimes de pouvoir retracer l'origine des familles venues de France.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce que je puis dire, c'est que M. Gaudet, qui est chargé de ce travail, m'a déclaré personnellement que l'ouvrage avance bon train. Il a récemment fait un voyage dans les provinces maritimes pour réunir des renseignements et il est revenu à Ottawa où il s'est occupé d'arranger et de préparer la matière du premier volume qui doit paraître sous peu.

C'est un ouvrage sur les familles de l'Acadie dans le genre de celui de l'abbé Tanguay sur les familles canadiennes-françaises de la province de Québec. Il contiendra des informations sur la lignée, la généalogie et l'origine des familles acadiennes des provinces maritimes.

Ce crédit n'apparaîtrait pas dans le budget supplémentaire, si on ne l'avait, par inadvertance, omis dans le budget principal.

M. COPP : Cette entreprise a excité mon plus vif intérêt. M. Gaudet possède tous les matériaux du premier volume, à l'exception de quelques renseignements qu'il doit demander à Paris. Aussitôt qu'il les aura, la matière du premier volume se trouvera complète et il en sera publié sans délai une édition. M. Gaudet m'a assuré à moi-même que le premier volume pourra être lancé d'ici au printemps prochain.

C'est le premier volume qui a demandé le plus de travail. M. Gaudet a déjà réuni les matériaux du deuxième et du troisième volumes. L'ouvrage comprendra probablement quatre volumes, qui paraîtront à intervalles rapprochés, à la suite de la publication du premier volume.

M. SPROULE : Quoique je n'aie aucun motif spécial de condamner ce travail, je ne vois pourtant pas de raison particulière qui nous engagerait à réunir des renseignement intéressant plutôt les familles acadiennes que les familles anglaises, irlandaises, écossaises, allemandes, etc. Je ne vois pas pourquoi le parlement voterait un crédit pour la publication de cet ouvrage qui, selon toute probabilité, va durer indéfiniment, car une fois que vous vous êtes embarqués dans une entreprise de cette nature, ça n'arrête plus, bien souvent. C'est comme une rente viagère dont le titulaire a de nombreuses années à vivre.

Je ne comprends pas qu'il soit nécessaire de faire ce travail pour une nationalité plus que pour une autre.

M. HACKETT : Je proteste contre les observations de l'honorable député. Lui et moi nous descendons pourtant de la race irlandaise et nous en sommes fiers.

M. SPROULE : Désirez-vous connaître votre généalogie ?

M. HACKETT : Je la connais. Mais, ce que nous désirons connaître maintenant, c'est l'histoire généalogique de la vieille nation acadiene qui a fondé les provinces maritimes, et je trouve que l'honorable député de Grey-est, en s'opposant à ce crédit, ne fait pas preuve de l'esprit libéral qui distingue la race à laquelle lui et moi appartenons.

Je demanderai à l'honorable ministre si M. Gaudet a toujours la direction de ce travail et s'il a envoyé un rapport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, M. Gaudet dirige toujours ce travail, et il m'a de temps à autre renseigné verbalement sur le degré d'avancement de l'ouvrage; mais il n'existe aucun rapport imprimé.

M. GALLERY. L'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett) a-t-il bien dit que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est irlandais. C'est une chose nouvelle pour moi. J'avais toujours cru que l'honorable député de Grey-est était originaire d'Ecosse.

M. SPROULE : Etrange coïncidence: le député de Grey-est avait pensé la même chose de l'honorable député de Montréal, (quartier Sainte-Anne).

En réponse à la remarque de notre honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard, observant qu'il ne faut pas avoir un esprit bien libéral pour s'opposer à cette dépense, je prendrai la liberté de lui dire que, dans mon opinion, le député de Grey-est a donné la preuve d'un esprit aussi libéral que le député de l'Ile du Prince-Edouard sur toute question relative au bien public.

Si le parlement est disposé à voter un crédit pour faire écrire l'histoire généalogique des différentes nationalités du Canada, je n'y contredirai point pour le moment. Mais pour quelle raison bornez-vous votre sollicitude aux Acadiens ? Je n'en veux pas le moins du monde aux Acadiens—au contraire, les rapports que j'ai eus avec eux m'ont confirmé dans l'opinion qu'ils étaient un peuple très remarquable—cependant, qu'est-ce qui vous autorise à faire une exception en sa faveur et pourquoi ce travail de recherches ne serait pas aussi bien entrepris pour établir la généalogie des Loyalistes de l'Empire qiu ont été les pionniers de ce continent et qiu occupent aujourd'hui une place si honorable dans l'histoire du monde ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Ecrivons l'histoire généalogique des Loyalistes.

M. SPROULE : C'est ce que je demande. Ce que vous faites pour une nationalité, faites-le de même pour toutes ; en choisir une entre les autres me paraît être de la partialité. Je ne m'opposerai nullement à ce crédit, si vous êtes disposés à conférer la même faveur aux autres races qui ont une histoire en ce pays. Ce que je trouve mauvais, c'est cette distinction qu'on fait entre une nationalité et les autres. Je n'en admets ni l'à-propos ni la justice.

M. BLAIN : Quand comptez-vous que sera publié le premier volume ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il sera publié le printemps prochain.

M. BLAIN : Combien ce travail a-t-il coûté jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un crédit semblable de $1,400, comprenant $1,200 pour la rétribution et $200 pour les frais de déplacement de l'écrivain chargé de cet ouvrage, a été voté déjà l'année dernière et les deux années précédentes.

M. BRUCE : A propos des observations présentées par l'honorable député de Montréal (M. Gallery), je lui dirai que s'il veut voir un Ecossais sur ces fauteuils, il n'a qu'à tourner ses regards de ce côté-ci. Je ne peux pas comprendre pour quelle raison on fait une distinction entre les différentes nationalités dans l'ouverture d'un crédit de cette espèce.

M. GALLERY : Puisqu'on y revient, je rectifierai l'assertion de l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett). J'ai dit très distinctement que l'honorable député de Grey-est n'est pas irlandais. Malgré cela, l'honorable député de Prince-ouest a affirmé que l'honorable député de Grey-est est irlandais.

M. HACKETT : Je répète que l'honorable député de Grey-est est irlandais, et il est aussi bon irlandais que l'honorable député de la division Sainte-Anne.

M. HENDERSON : Suivant la signification que l'on donne au mot " irlandais " dans le nord de l'Irlande, je ne pense pas que l'honorable député de Grey-est puisse être appelé un irlandais, au sens strict du mot. A cet égard, l'honorable député du faubourg Sainte-Anne a parfaitement raison.

S'il vivait en Irlande, l'honorable député de Grey-est répudierait l'appellation d'irlandais, quant à lui.

M. SPROULE : La question ne me paraît pas résolue. Je demande donc que l'enquête s'étende à l'histoire généalogique de la famille de l'honorable député de Sainte-Anne et de la mienne, pour établir notre nationalité respective.

Nouvelle somme pour renouveler et améliorer l'exposition des produits du Canada à l'Institut impérial de Londres, $5,000.

M. TAYLOR : Avant que cet article soit mis en discussion, je désire porter une autre question à la connaisance de l'honorable ministre de l'Agriculture. La question est peut-être plus ou moins relative à l'item mis en délibération, mais voici ce que l'honorable député du comté de Prince-Edouard (M. Al-

corn) me communique par lettre. Notre collègue n'est pas à son siège et je n'ai pas en ce moment cette lettre sur moi. Mais, d'abord, je désirerais savoir si M. J. G. Anderson est aux gages du ministre de l'Agriculture comme inspecteur des fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Votre renseignement est exact. Au reste, j'ai déjà donné hier cette information.

M. TAYLOR : Voici ce que j'ai appris au sujet de ce monsieur. Il cumule l'emploi d'inspecteur des fruits aux gages du gouvernement avec l'état de commerçant et de spéculateur sur les pommes dont il expédie tous les jours des quantités considérables sur le marché d'Ottawa. Ces faits ne sont pas contestables. Or, il arrive généralement ceci, paraît-il : cet homme se présente à un fermier pour lui acheter ses fruits, et si celui-ci ne consent pas à les lui céder au prix offert, mais les vend de préférence à un autre commerçant, M. Anderson arrive pour examiner les fruits, en qualité d'inspecteur fédéral, et il use de toute l'étendue de ses pouvoirs pour causer du tort à ce fermier. De sorte que les fermiers du comté de Prince-Edouard se trouvent dans l'obligation de vendre leurs produits à M. Anderson. Cette allégation est contenue dans la lettre qu'un négociant d'Ottawa a écrite à l'honorable député de Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le premier mot que j'apprends de toute cette affaire. Je n'en connais absolument quoi que ce soit. M. Anderson était dans le commerce de fruits avant sa nomination à la charge d'inspecteur. En le nommant, je l'ai obligé à cesser tout commerce de ce genre. S'il fait le commerce de fruits, il devra y renoncer ou abandonner son emploi d'inspecteur. Je ne saurais tolérer un seul jour que mes inspecteurs se livrent au commerce de fruits ou à tout autre négoce.

M. TAYLOR : L'auteur de cette lettre affirme que M. Anderson expédie tous les jours des fruits à Ottawa et qu'il est l'inspecteur de ses propres denrées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ouvrirai une enquête sur ce point.

M. TAYLOR : Naturellement, M. Anderson est un partisan dévoué du gouvernement et l'un de ses agents électoraux; aussi, faut-il lui servir une pitance quelconque pour l'avoir toujours sous la main. A part cela, il fait encore des bénéfices en commerçant sur les fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit tout ce que je savais: c'est la première information à ce sujet portée à ma connaissance ; cependant, malgré toute la considération due à la personne qui a fourni ce renseignement à notre honorable collègue, je n'ajoute aucune foi à l'allégation que ce renseignement contient. Néanmoins, je ferai ouvrir une enquête. Je répète que nul inspecteur de mon ministère ne jouit ou ne peut jouir de la moindre tolérance à cet égard.

Je vais faire procéder à une enquête pour savoir ce qui en est réellement.

M. RICHARDSON : Quel est l'objet de cette exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les anciens dans cette Chambre se rappellent qu'à l'époque du jubilé de la reine Victoria, il y a déjà plusieurs années, l'Institut impérial fut fondé à Londres dans le but d'y tenir une exposition permanente des produits industriels des colonies britanniques. Le gouvernement du Dominion a été invité à y coopérer. L'institution fut dès l'origine mise sous le haut patronage de Son Altesse Royale le prince de Galles, qui est monté depuis sur le trône. Il fut décidé que le soin d'organiser cette exposition serait laissé aux gouvernements provinciaux agissant pour leur compte individuel et que le gouvernement fédéral n'y prendrait aucune part.

Cet arrangement dura quelques années, puis cessa de satisfaire les intéressés qui trouvèrent en cette Chambre des interprètes de leur mécontentement. Des députés conservateurs et des députés libéraux assurèrent que l'exposition du Canada à l'Institut ne faisait pas honneur à notre pays. Le haut commissaire canadien à Londres nous remontra en termes catégoriques que cet état de choses ne pouvait être toléré plus longtemps, et il conseilla d'y mettre ordre en améliorant notre exposition. Moi-même, à l'occasion d'une visite que je fis à Londres il y a quelques années, j'ai pris la peine de me rendre à l'Institut impérial et je pus constater *de visu* que l'exposition du Canada n'était pas digne de la réputation de notre pays.

Je discutai la question au long avec mes collègues, et je résolus d'inscrire dans le budget de mon ministère un modeste crédit de $3,000 pour perfectionner notre exposition; ce crédit me fut accordé. Sur les entrefaites, le gouvernement anglais décida une réorganisation complète de l'Institut impérial. Jusque là cette institution avait été dirigée par une commission royale composé de hauts personnages du Royaume-Uni spécialement intéressés dans l'entreprise, et que Son Altesse Royale le prince de Galles avait désignés pour en gouverner l'administration conjointement avec quelques représentants des colonies au nombre desquels figurait le haut commissaire du Canada, à cette époque sir Charles Tupper, remplacé depuis par lord Strathcona.

Les provinces y étaient aussi représentées chacune par un délégué. Si mes souvenirs sont exacts, trois d'entre elles avaient prié lord Strathcona de les représenter spécialement. La Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et quelques autres provinces entretenaient des représentants particuliers en Angleterre.

L'Institut finit par tomber en discrédit et ne remplit pas l'objet en vue duquel il avait été créé. Après avoir pris conseil des représentants de l'Australie, du Sud-Africain, de la Nouvelle-Zélande et du Canada, les autorités impériales résolurent une modification. Il fallut du temps pour aboutir à la réorganisation désirée, et pendant deux ans, cette institution fut plusieurs fois près de disparaître. Au cours de l'hiver dernier, après le dépôt du budget principal, lord Strathcona nous apprit dans une communication que l'Institut impérial avait enfin été placé sous la régie du Board of Trade impérial, correspondant à notre département du commerce et de l'industrie, et qu'il serait dorénavant administré comme un service du Board of Trade avec la coopération, toutefois, des différentes colonies.

La nouvelle direction proposa de créer une succursale dans la cité de Londres. Je dois dire—pour l'information de ceux de nos collègues qui ne sont point très au courant—que l'Institut impérial est installé à Kensington-sud, où se tint la grande exposition de 1862, loin du quartier des affaires, mais où cependant sont la plupart des musées et des établissements d'éducation. Donc, la nouvelle direction proposa la création d'une succursale en ville comprenant salles d'exposition, bibliothèque et salle de lecture. En outre, elle invita les différentes colonies à remonter l'exposition principale, dans le local de Kensington-sud, sur un pied complètement transformé et amélioré.

Ces travaux semblent faire naturellement partie des attributions de mon ministère, se rattachant au service des expositions ; aussi, lorsque l'information de lord Strathcona parvint au gouvernement, celui-ci l'examina avec soin et il décida que l'exposition canadienne à l'Institut impérial devait être, dans le meilleur intérêt du Canada, remise sur un pied convenable ; à cet effet, le gouvernement résolut de suivre le plan conseillé par lord Strathcona, après consultation avec la direction de l'Institut. L'exécution de ce plan entraînera une légère dépense supplémentaire, l'envoi de nouveaux échantillons à la succursale de la cité, l'engagement des autres gardiens et d'un secrétaire-sténographe capable de faire la correspondance et pouvant se transporter de l'une à l'autre exposition pour accompagner le commissaire. Ces frais de bureau supplémentaires auxquels la direction de l'Institut impérial nous a priés de consentir, atteindront le chiffre de $6,000 par an. Je demanderai $8,000, dont $2,000 seront pour la préparation, l'envoi et l'installation d'échantillons spéciaux du Canada.

Cette somme de dix mille dollars n'est pas tout, car lord Strathcona, en sa qualité de représentant des diverses provinces, leur demandera de continuer leur contribution aux dépenses générales de l'exposition; il y a aura donc une somme d'argent disponible, à part le crédit que je sollicite, qui servira à entretenir l'exposition permanente et à constituer, de temps en temps, une exposition extraordinaire de produits spéciaux.

Le budget principal faisait mention d'un crédit de $3,000 pour l'année courante. C'est le crédit ordinaire que vous votez depuis deux ou trois ans pour l'Institut impérial, et je vous demande encore $5,000 pour former la somme de $8,000 indispensable pour l'exécution du plan de lord Strathcona.

M. ROBINSON (Elgin) : Quelle sera la nature de ces échantillons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici un mémoire envoyé par lord Strathcona, dans lequel il est dit, à ce sujet:

Il s'agit de l'arrangement, de la réorganisation des échantillons dans l'édifice de South-Kensington, de l'Institut. A l'avenir les visiteurs pourront avoir plus facilement des renseignements au moyen de démonstrations spéciales dans les cours, de brochures et autres informations imprimées systématiquement distribuées, ainsi que par des conférences publiques.

6. Il est entendu qu'un certain nombre de colonies consentent à confier la responsabilité de la surveillance, de l'entretien et du renouvellement de leurs échantillons—aux frais des colonies—aux autorités de l'institut impérial qui seront, naturellement en relations suivies avec les différents gouvernements coloniaux, à ce sujet.

Actuellement les échantillons canadiens ont grandement besoin d'être complètement renouvelés et d'être considérablement augmentés pour donner une juste idée du pays, et il n'y a pas de doute que l'Institut impérial, si on le désire, sera disposé (de concert avec le curateur) à soumettre un plan de ce travail et d'expliquer de quelle manière on entend l'exécuter.

Le mémoire explique ensuite ce qui a été fait par le passé, et il ajoute:

Je crois savoir qu'un personnel spécial sera nommé par le Board of Trade, concernant ces échantillons, de sorte qu'ils seront continuellement surveillés et entretenus. Cet arrangement débarrasserait l'employé canadien .actuellement appelé le curateur) d'un travail de routine considérable et il permettrait de se consacrer presqu'exclusivement à répondre aux questions adressées à la section canadienne et à fournir des renseignements aux hommes du commerce et à ceux qui ont l'intention d'émigrer. Les échantillons de l'Institut impérial pourraient aussi être utilisés avec beaucoup d'avantage par notre propre bureau d'émigration, en vue de faire connaître les ressources naturelles et les industries du Canada. La Chambre de commerce se propose de fondre son propre bureau de renseignements commerciaux, actuellement à Whitehall, avec le bureau déjà établi par l'Institut impérial, dans la cité de Londres, où des salles leur sont données.

Le mémoire ajoute que les colonies auront l'avantage d'occuper des bureaux dans cet édifice. Une partie de l'exposition se trouvera dans la partie commerciale de Londres et l'autre, dans la partie-ouest.

M. SPROULE : Quel avantage y a-t-il à en avoir deux?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour installer la grande exposition dans la cité, il faudrait faire des dépenses considé-

rables. L'édifice que nous occupons est très grand et il faudrait payer une très forte somme pour transporter cette exposition dans la cité et se procurer l'espace nécessaire. On désire avoir ce qu'on appelle une succursale d'affaires, dans la cité, où tous les renseignements seront fournis et où seront réunis des échantillons d'articles particuliers, que l'on changera selon les saisons. Ces échantillons seront pris à l'exposition de la partie ouest où seront envoyés d'ici de temps à autre.

Je crois que le Canada devrait occuper une des salles de la succursale de la Cité et y envoyer, de temps à autre, des échantillons des différents produits canadiens. Par exemple, à un certain moment, nous pourrions exposer les produits de l'industrie laitière, le beurre et le fromage; une autre fois, du bacon, des volailles, et plus tard, des minéraux ou un minéral en particulier, qui se trouve en abondance au Canada. D'autres fois encore, nous pourrions exposer les articles fabriqués que nous croirions pouvoir vendre en Angleterre. Ces expositions ne seraient que temporaires et ne dureraient qu'un semaine ou deux. Elles seraient annoncées dans les journaux et des invitations pourraient être envoyées à ceux qui font le commerce des différents produits exposés.

C'est la raison pour laquelle on a installé une succursale dans la cité où il y a des salles de lecture et des bureaux de renseignements pour les hommes d'affaires qui n'ont pas le temps, et ne se donneront pas la peine d'aller à South-Kensington, pour se procurer des renseignements, mais qui iront volontiers dans un bureau installé dans la cité.

M. SPROULE : Cela exigera deux personnels.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne nécessitera que la nomination d'un aide à notre curateur. De sorte que, lorsque ce dernier sera dans la cité, son aide ira à South Kensington, et vice versa. Lord Strathcona soumet la liste suivante des paiements que nous aurons à faire. A l'institut impérial £600 par année, à la succursale de la Cité, £200 par année ; le salaire du curateur actuel, M. Watson, et celui de son aide, ainsi que certaines dépenses imprévues, £400 par année, soit une somme totale de £1,200 ou environ $6,000. Si nous acceptons cet arrangement, ainsi que les propositions de l'Institut impérial de Londres, nous serons engagés définitivement au paiement d'environ $6,000. Je demande environ $2,000 de plus, pour mettre à exécution le projet que j'ai exposé il y a quelques instants, concernant les échantillons canadiens qui devront être complètement renouvelés et convenablement installés.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable ministre a-t-il vu l'édifice ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai vu l'édifice de Kensignton, mais non les bureaux de la Cité ; je crois qu'ils ne sont pas encore occupés. Lorsque lord Strathcona est venu ici, il y a un mois ou deux, les bureaux de la Cité n'avaient pas encore été loués ou achetés.

M. ROBINSON (Elgin) : Dans quelle partie de Whitehall se trouvera cet édifice ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne sera pas dans Whitehall ; il sera dans la cité, dans les environs du Royal Exchange. Il y a un an ou deux, nous avions un bureau temporaire dans la cité, à Eastcheap, qui est un peu à l'est du Royal Exchange, mais j'ai été informé par lord Stratcona que ce bureau a été abandonné et qu'on doit s'en procurer un autre plus grand et mieux aménagé.

M. ROBINSON (Elgin) : D'après ce que je comprends, on installera là des échantillons des produits naturels du sol, de la forêt et des mines ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et aussi des produits industriels.

M. ROBINSON (Elgin) : Vous êtes-vous procuré de grandes cartes pour déployer dans ces salles, afin que les visiteurs se forment une idée de la géographie du Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai encore rien décidé à ce sujet. Nous avons actuellement une grande carte qui a été exhibée à Paris et qui est actuellement à Londres, où il sera facile d'en faire usage. J'ai même donné des instructions, il y a quelque temps, pour que cette carte reste à Londres pour être utilisée dans l'Institut impérial. C'est une très belle carte du Canada.

M. ROBINSON (Elgin) : Ce serait une bonne idée d'indiquer sur cette carte les terres inoccupées du Canada, propices à l'agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est indiqué sur la carte.

M. RICHARDSON : Y a-t-il quelque chose dans cette exposition, pour faire voir les progrès accomplis au Canda dans les beaux-arts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas d'exposition des eaux-arts, mais seulement une exposition de ce qu'on pourrait appeler des arts naturels et industriels du pays.

M. RICHARDSON : J'ai quelques remarques à faire sur une question qui n'est pas peut-être étrangère à celle-ci. Nous avons à Ottawa, une prétendue galerie des beaux-arts. Elle est indigne de ce pays, et même de cette ville, et on devrait prendre tous les moyens de nous donner une meilleure exposition des œuvres des artistes canadiens. Le Canada occupe déjà une place dans les appréciations du monde artistique, au delà des frontières de ce pays. L'art canadien est aujourd'hui reconnu aux Etats-Unis, et a été l'objet de commentaires favorables de

la part des critiques américains, tandis qu'ici nous paraissons ne pas apprécier à leur juste valeur les œuvres et les travaux de nos artistes. Les beaux-arts ne peuvent faire de progrès dans un pays que s'ils y reçoivent de l'encouragement, soit de la part des particuliers ayant de la fortune, soit de la part du gouvernement. C'est dans les pays où il a reçu l'encouragement de l'Etat que l'art a fait le plus de progrès.

Je vois qu'on a ajouté quelques tableaux à la collection de la vieille bicoque que nous appelons la galerie de peinture, et après avoir pris des renseignements, j'ai appris qu'environ $7,000 avaient été dépensés pour l'achat de ces tableaux—des croutes trouvées dans les études du Vieux Monde, dont personne ne voulait là-bas et qu'on a réussi à vendre au gouvernement canadien. Je ne suis pas un critique d'art, mais il m'a été donné de visiter quelques-unes des plus belles collections de l'Ancien-Monde, et je puis dire que nous avons ici des œuvres d'artistes canadiens qui seraient dignes de figurer dans n'importe quel musée d'Europe. Mais nous avons aussi des tableaux très médiocres, et je crains que parmi les dernières acquisitions, faites à grands frais, il ne se trouve des tableaux que les personnes entendues dans ce genre de négoce ont probablement payé de $10 à $20, chez les marchands de tableaux. Je ne comprends pas qu'on ait dépensé $7,000 pour augmenter notre collection de tableaux, en laissant de côté les œuvres des artites canadiens. Le Canada est encore un jeune pays et nous devons être tous fiers du progrès que l'on remarque chez nos artistes et du développement du goût artistique parmi la population depuis dix ou douze ans. Beaucoup de Canadiens se sont fait un nom dans l'ancien monde; un tableau de Paul Peel que nous avons dans notre galerie est digne d'occuper une place dans n'importe quel musée de l'univers. Nous avons d'autres artistes comme Homer, Watson, Côté, Verner, Harris, Krieghoff, Gauthier, Ford, Browneil, Sherwood, Bellsmith, dans Ontario et Québec, tandis que la Colombie Anglaise a produit Mower Martin, un homme qui a grandement contribué à l'art canadien. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons M. Miles et le Nouveau-Brunswick a produit un artiste dont j'oublie le nom, mais dont un critique bien connu a dit que s'il avait à choisir les trois plus grands artistes d'Amérique, il n'omettrait pas celui-là.

Il me semble que le temps est venu de s'occuper de ces Canadiens. Beaucoup de gens sont sous l'impression que dans les campagnes, parmi les cultivateurs, on n'attache pas à l'art l'importance qu'il mérite. Je puis affirmer le contraire et dire que notre population attache beaucoup d'importance aux beaux-arts.

A ce propos, permettez-moi de rapporter un petit incident qui est arrivé à moi-même. J'étais à examiner de jolies cartes de Noël dans un magasin, la veille de Noël, lorsque survint un étranger avec lequel j'engageai la conversation. Je lui fis remarquer que ces cartes étaient très jolies, et il répondit : cela n'empêche pas qu'il se dépense beaucoup d'argent pour ces bagatelles. Je lui demandai encore : Est-ce votre opinion : n'aimez-vous pas les images ? Pas du tout, me dit-il, et je suppose qu'on dépense des centaines de dollars pour ces images. Lorsque je lui fis savoir qu'il s'en dépensait des dizaines de milliers, il me dit que c'était un gaspillage d'argent. Alors, je lui fis ce petit sermon: Vous n'aimez pas les tableaux ni ce qui est beau. J'ignore où vous demeurez, mais je puis vous dire à quoi ressemble votre demeure ; celui qui passerait par là un jour de juin verrait des chardons et des mauvaises herbes dons vos champs et entre les clôtures. Il n'y a pas d'avenues ombragées depuis le chemin jusqu'à votre porte. S'il y avait des arbres autour de votre demeure vous les abatteriez pour en faire du bois de chauffage; il n'y a pas de fleurs dans votre jardin, on ne voit rien de beau autour de votre demeure; si vos bâtiments sont peinturés, les couleurs en sont criardes; votre ferme est mal tenue, vos clôtures sont en désordre; dans tous les coins poussent les mauvaises herbes ; vos granges et vos hangars sont en mauvais ordre, à ce moment. A cela il répondit : C'est assez, je ne veux pas en savoir davantage.

A quelque temps de là, je me trouvais à passer devant le demeure de ce même personnage et, ayant appris de mon compagnon, qui demeurait là, je revins sur mes pas pour me rendre compte. Je rencontrai le même personnage sur le seuil de sa porte et en me voyant il se rappela la description que j'avais faire de sa propriété. Cette description n'était que trop vrai.

La nature nous a donné un superbe pays, nous avons tout ce qu'il faut pour faire du Canada un lieu de paradisiaque beauté. Il suffirait de cultiver parmi le peuple le goût du beau pour rendre admirables nos chemins, nos demeures, nos champs et tout ce qui nous entoure.

Il n'y a pas de plus beaux arbres dans le monde que l'érable du Canada que nous avons choisi comme emblême national. On ne peut pas voyager au Canada, à cette saison de l'année, sans avoir constamment devant les yeux un panorama d'une beauté incomparable comme on n'en voit pas dans le reste du monde. Il suffirait d'encourager et développer le goût artistique qui existe déjà parmi notre population. Ceux de nos compatriotes dont les goûts sont assez développés devraient acquérir et mettre dans nos galeries, les œuvres de nos artistes, dont quelques-uns seraient dignes de figurer dans les musées les plus renommés. Il devrait y avoir des centres d'art dans toutes les grandes villes canadiennes et nous devrions nous efforcer de rendre les productions de l'art national accessibles à notre jeunesse. L'argent que l'on emploierait ainsi loin de constituer une dépense inutile, nous acquer-

rait une réputation qui rejaillirait sur tout le Canada.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis m'empêcher de féliciter l'honorable député (M. Richardson) du discours si important et si éloquent qu'il vient de prononcer. Je ne puis malheureusement pas mettre à exécution toutes les heureuses recommandations qu'il vient de faire, mais j'appellerai l'attention du ministère des Travaux publics, que cette question concerne, sur les remarques de mon honorable ami. J'approuve de tout cœur ce qu'il vient de dire de nos artistes canadiens. Nous possédons un groupes d'hommes et je puis ajouter de femmes, dont les œuvres, si elles étaient exposées dans les vieux pays, attireraient l'attention, même confondues avec les productions des plus grands artistes du monde.

Mon honorable ami nous a cité une liste des plus grands artistes canadiens et je suis certain qu'il y en a d'autres dont les œuvres font honneur à leur patrie. Je partage aussi son avis sur la galerie de peinture d'Ottawa. Nous avons là des tableaux dignes de figurer dans n'importe quel musée. J'y ai admiré l'autre jour encore, un tableau de Paul Peel et immédiatement à côté, le portrait d'un jeune Canadien dû au pinceau de M. Robert Harris et qui a été offert au gouvernement par une dame d'Ottawa. On a ajouté dernièrement à cette galerie, un ou deux tableaux très précieux. L'œuvre de Tankate est un magnifique spécimen de la peinture hollandaise et quelques-uns de mes amis, qui sont de grands connaisseurs, ont fait les plus grands éloges du tableau de Challener que nous avons acheté récemment. Le crédit affecté à cette œuvre a été augmenté et les achats se font sur la recommandation d'un jury d'artistes, nommé par les membres de l'académie Royale canadienne. Je suis certain que de cette manière, nous pourrons ajouter à notre collection des œuvres de mérite.

J'espère aussi qu'avant longtemps, nous aurons, pour y installer notre musée, un édifice digne de l'art canadien et que nous aurons aussi un musée national dans lequel se trouvera une galerie de peinture qui contiendra les principales œuvres de nos artistes. Il ne faudrait pas cependant nous borner à réunir dans cette galerie les œuvres des artistes canadiens, mais aussi les tableaux des grands maîtres de l'ancien monde, pour que nos propres artistes aillent y puiser l'inspiration et les connaissances nécessaires. J'aimerais à voir là des échantillons des principales écoles étrangères. Nous sommes encore novices dans les arts, mais nous faisons de grands progrès.

J'ai le plaisir d'annoncer à mon honorable ami (M. Richardson) que j'ai pris des arrangements avec l'académie Royale Canadienne pour lui confier une partie du crédit que le gouvernement a affecté à l'exposition de Saint-Louis, pour que nous y ayons une exposition de l'art canadien, complète et de nature à nous faire honneur. A l'exposition panaméricaine, l'académie canadienne avait exposé une collection très précieuse, et je suis convaincu que celle que nous ferons à Saint-Louis procurera de plus grands succès encore à nos artistes. Je félicite encore une fois mon honorable ami des paroles patriotiques qu'il a prononcées à l'adresse de l'art canadien et je suis convaincu qu'elles auront d'excellents résultats sur l'esprit de ceux qui les ont entendues ou qui les liront.

M. RICHARDSON : En mentionnant quelques-uns des artistes canadiens, j'aurais pu donner aussi les noms de Côté, de Forbes, de Knowles, de Sherwood et de plusieurs autres, non moins célèbres.

Quant à confier le choix des œuvres à acheter à un jury d'artistes, il y a dans cette idée du pour et du contre. Il n'y a pas sur la terre une classe d'hommes qui se jalousent plus que les artistes. Ils l'admettent eux-mêmes. Nous avons dans l'histoire artistique de l'Angleterre le célèbre portraitiste Rooney, un des plus grands que l'Angleterre ait produits ; et cependant, il dût subir toute sortes d'humiliations, et vivre dans l'obscurcité, parce qu'il a été en butte à la jalousie d'artistes comme sir Joshua Reynolds et autres, qui ne le valaient pas. Il faut donc tenir compte de ce fait dans la composition d'un jury et je considère que les connaisseurs qui ont l'avantage de posséder des œuvres de choix devraient être représentés dans ce jury.

M. HACKETT : Je vois avec plaisir que l'honorable ministre de l'Agriculture est disposé à encourager l'art dans ce pays. A ce propos, je tiens à faire remarquer qu'un des artistes qu'il a nommé, M. Harris, de Montréal, vient de l'Ile du Prince-Edouard. Dans les sciences et les arts, notre petite province a fourni un notable contingent. Nous avons donné au Canada : Harris, un des premiers artistes de Montréal ; Shurman, président de l'Université Cornell, et l'Archevêque O'Brien, d'Halifax. Les progrès artistiques d'un pays indiquent son degré de civilisation, et j'espère que l'honorable ministre réussira à donner à nos artistes l'encouragement dont ils ont besoin.

Subvention pour venir en aide à l'association canadienne pour la prévention de la tuberculose, $2,000.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit? Cela se rapporte-t-il aux animaux?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; c'est une subvention accordée à l'association fondée à Ottawa, il y a deux ou trois ans, sous le patronage de Son Excellence, à l'instar de l'association fondée en Angleterre sous le patronage de Sa Majesté le Roi, dans le but d'instruire la population en général sur les moyens à prendre pour empêcher la propagation de la terrible ma-

ladie de la tuberculose, et en diminuer les ravages, par des précautions ordinaires, sans l'intervention des médecins. J'ai ici un mémoire du secrétaire de l'association dans lequel il dit que de grandes quantités de brochures sont distribuées. Le secrétaire lui-même consacre tout son temps à cette œuvre. Il parcourt le pays, sur l'invitation des associations médicales, et fait des conférences et fournit des renseignements sur le sujet. L'association se réunit tous les ans à Ottawa et des membres éminents de la profession médicale y lisent des travaux qui sont ensuite imprimés et répandus dans le pays. Cet argent servira surtout à payer les appointements du secrétaire et les frais d'expédition des imprimés.

M. SPROULE : J'ai assisté à la réunion annuelle de cette association qui, je crois, est appelée à faire du bien ; mais il me semble qu'on pourrait en augmenter l'utilité en communiquant périodiquement aux journaux des écrits donnant des conseils pour prévenir la propagation de la maladie. Ce crédit n'est pas suffisant pour maintenir cette association.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous les membres de l'association donnent une souscription. Je ne sais pas s'il faut payer pour être membre, mais beaucoup de personnes souscrivent diverses sommes, dont quelques-unes sont très considérables, pour défrayer les dépenses.

Somme additionnelle requise pour réparer les navires du gouvernement "Stanley" et "Lansdowne", $27,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Au sujet du "Stanley," des soumissions ont été demandées dans les journaux de Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax, Charlottetown et Pictou, pour redresser et renforcir les plaques de blindages. La soumission de la Pictou Foundry and Machine Company, pour $3,975 était la plus basse et a été acceptée. La Compagnie Bruce Stewart, de Charlottetown fait actuellement des réparations considérables aux machines et aux chaudières ; ce travail se fait à la journée. Ces chaudières sont vieilles de 14 ans. Par la nature de son service, ce navire est presque toujours sous forte pression, et les machines et les chaudières doivent être tenues dans le meilleur état possible. En outre des réparations aux chaudières et aux machines, les cabines de pont étaient devenues peu solides, et on est à les réparer complètement et fortement.

Ces réparations permettront au "Stanley" de reprendre dans de bonnes conditions, son service d'hiver, dans les glaces. Les experts du ministère croient que les réparations au "Stanley" ne dépasseront pas $15,000. Si le navire avait été envoyé en Angleterre pour être réparé par les constructeurs, cela aurait coûté $40,000, sinon plus, car les dépenses de la traversée et de l'entretien de l'équipage auraient été considérables.

M. FISHER.

Quant aux réparations du "Lansdowne" on a demandé des soumissions pour remplacer la principale chaudière et les accessoires de la cheminée. La soumission des successeurs de James Fleming, de Saint-Jean, pour $8,820 était la plus basse et a été acceptée. On considère que c'est un prix très modéré.

On a aussi demandé des soumissions pour six réservoirs d'eau douce et la soumission des successeurs de John Fleming a été acceptée pour $2,135. D'autres soumissions ont été demandées pour la peinture, suivant le devis. Ces réservoirs sont installés dans la cale, et sont remplis d'eau fraîche, pour le service des chaudières, l'usage du navire, ainsi que pour les postes où il y a des sifflets de brume, comme à Gannet Rock et autres endroits que le "Lansdowne" visite.

Le crédit demandé suffira amplement à payer ces réparations considérables et nécessaires.

En outre des réparations au "Stanley" et au "Lansdowne", je dois dire que lorsque le "Minto" et le "Stanley" ont été pris dans les glaces, l'hiver dernier, ils étaient exposés à être jetés à la côte par les glaces et ces deux précieux navires auraient été infailliblement perdus. Pour prévenir un pareil désastre, le département avait fait des arrangements avec les propriétaires du navire de pêche à vapeur "Newfoundland", pour l'envoyer au secours des deux navires désemparés. Le "Newfoundland" n'a pas réussi à approcher le "Minto" et le "Stanley", mais, néanmoins, nous avons reçu une réclamation pour services rendus et elle sera payée à même ce crédit.

M. HACKETT : Où se font ces réparations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A la "Pictou Foundry & Machine Co." dont la soumission de $3,975 était la plus basse, et les autres sont faites par Bruce, Stewart et Cie de Charlottetown.

M. HACKETT : Quelles sont les autres réparations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les réparations aux machines sont faites par Bruce, Stewart et Cie.

M. HACKETT : Quand le travail sera-t-il terminé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vers la fin du présent mois.

M. HACKETT : Sur quelle ligne l'honorable ministre se propose-t-il de placer le "Stanley" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas encore pris de décision. Je me propose de visiter l'Ile du Prince-Edouard, si la session ne dure pas trop longtemps. Si je n'y vais pas, je consulterai les fonctionnaires du département.

M. HACKETT : J'espère que l'honorable ministre placera le "Stanley" sur la ligne

entre Cap-Tourmentin et Summerside. Une visite du ministre est-elle nécessaire pour décider cela ?

M. R. L. BORDEN : J'espère que la session ne durera pas assez longtemps pour que le ministre se perde dans les glaces quand il ira visiter l'Ile du Prince-Edouard. Le parlement n'a-t-il pas voté de l'argent pour ces réparations, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; tous les ans, le parlement vote de l'argent pour réparer ces navires.

M. R. L. BORDEN : Combien d'argent a été voté l'an dernier et quelle était la nature des réparations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le crédit total de 1902-3 était de $273,000, et il a été dépensé $275,000. En 1903-4, y compris le présent item, le crédit total s'élève à $277,000.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-on voté l'an dernier pour réparations à ces navires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le crédit de cette année n'a rien d'extraordinaire ; il n'est que de $2,000 plus élevé que celui de l'exercice précédent.

M. R. L. BORDEN : Il est évident que je ne me suis pas exprimé clairement. Voici un crédit spécial de $27,000 pour des réparations au "Stanley" et au "Lansdowne". Je suppose que tous les ans, il y a des réparations à faire, mais elles sont loin de coûter aussi cher. Je crois me rappeler qu'une somme importante a été votée l'an dernier pour réparer ces deux navires et je veux savoir au juste quelle était cette somme. Il me semble que $27,000 dépassent le chiffre ordinaire qui doit être dépensé chaque année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'an dernier, la plus grande partie du crédit a été dépensée en réparations sur le " Stanley " et l' " Aberdeen ". Cette année, l'argent est pour le " Stanley " et le " Lansdowne ".

M. HACKETT : Il est très important pour l'Ile du Prince-Edouard d'avoir des communications avec la terre ferme, l'hiver et l'été. Le gouvernement a entrepris de maintenir ces communications et le point sur lequel j'insiste, c'est que le " Stanley " fasse le service entre le Cap Tourmentin et Summerside. Le ministre ne veut rien promettre. Encore une fois, je lui demande si telle est son intention.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me garderai bien de donner une réponse définitive, qui ne pourrait avoir d'autre résultat que de mécontenter une partie ou l'autre de l'île, d'autant plus que je ne sais pas encore quelle est la meilleure route, et qu'il me faut prendre de nouveaux renseignements, avant de rien décider.

M. HACKETT : Je dois supposer que l'intention du ministre est d'agir pour le mieux, et par conséquent j'espère qu'il décidera en faveur de la ligne Cap Tourmentin et Summerside. Une autre question très importante, c'est la construction d'un troisième navire, pour le service de l'Ile du Prince-Edouard. Au cours de la présente session, nous avons voté des millions pour les autres provinces, et je ne crains pas de dire, M. le président, qu'il n'y a pas dans tout le Canada, une province plus digne de la sollicitude du gouvernement que l'Ile du Prince-Edouard. Je réclame avec instance la construction de ce troisième navire. Nous avions hier sur l'ordre du jour une interpellation par l'honorable député de Prince-est (M. Lefurgey) concernant les pertes subies par les expéditeurs de poissons congelés et autre produits de cette province. J'aimerais à savoir si le ministre se propose de dédommager ces expéditeurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'interpellation a été faite hier, et j'ai répondu que nous avions reçu les réclamations et que la question était à l'étude.

M. HACKETT : C'est une réponse comme une autre, mais je voudrais quelque chose de plus positif. Le gouvernement a-t-il l'intention de dédommager les jeunes gens de l'Ile du Prince-Edouard des pertes qu'ils ont subies ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il sera certainement fait droit à toute réclamation légitime. Mais il faut que ces réclamations soient examinées et que le ministère de la Justice soit consulté, pour savoir si nous sommes responsables ou non. La question est importante, comme le sait mon honorable ami, et nous devons prendre toutes les précautions nécessaires.

M. HACKETT : L'honorable ministre est très prudent. Il veut d'abord prendre l'avis du ministre de la Justice. Je prétends, moi, que c'est une question que le gouvernement doit décider. Nous n'avons pas de recours légal à exercer, mais les pertes ont résulté du défaut du navire du gouvernement de transporter ces marchandises de Georgetown à Pictou. C'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a la haute-main sur ces navires, il connaît les circonstances dans lesquelles ces pertes ont été encourues, et n'accordera-t-il pas quelque dédommagement à ces expéditeurs de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne déciderai certainement rien sans consulter le ministère de la Justice, car des sommes importantes sont en jeu, et de plus il y a une question de droit à décider et il pourrait arriver que la décision que nous prendrons établit un précédent. Mon

honorable ami comprendra que dans ces circonstances, cette affaire ne peut pas être décidée au pied levé. Nous aurons peut-être à nommer des experts pour évaluer les dommages et il est important de savoir si l'interruption dans le service est due à des causes de force majeure ou à la négligence des employés. Tout cela doit être pris en considération et mon honorable ami sait que tout notre temps a été pris par les travaux de la session depuis que ces réclamations nous sont parvenues et que malgré tout mon désir de rendre justice à ces réclamants, je n'ai pu rien décider encore.

M. HACKETT : Je n'invoque aucun recours légal contre le gouvernement ou contre ses employés. Mais je demande au ministre de tenir compte du fait que ces jeunes gens avaient toutes leurs marchandises à Georgetown, prêtes à être expédiées, et qu'elles sont restées sur le quai de Georgetown, par suite de l'absence du navire du gouvernement. Il n'y a pas ici de question légale. Ces jeunes gens n'entreprendront pas un procès contre le gouvernement. Ce que nous demandons, c'est que le gouvernement, de son propre gré, accorde une compensation pour les pertes causées.

M. LEFURGEY : Cette affaire est de la plus haute importance pour la population de l'Ile du Prince-Edouard. Au commencement de la session, j'ai refait l'histoire de ces bateaux chargés de maintenir des communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, l'hiver dernier. Nous ne voulons pas être exposés à une répétition des évènements désastreux de cette saison, évènements dus, comme je l'ai démontré, à la négligence du ministère et à la mauvaise administration de ce service, du côté de l'île. En cette circonstance le ministre répondit qu'il se proposait de faire un voyage à l'Ile du Prince-Edouard, d'étudier la question et de prendre les moyens d'empêcher une répétition de ce qui a eu lieu l'hiver dernier. Comme nous le savons tous, la longueur de la session l'a empêché de faire ce voyage, et il n'aura pas le temps d'y aller cette année. La session durera probablement encore quatre ou cinq semaines, et à cette date, le " Stanley " et le " Minto " devront avoir reçu leurs instructions et les expéditeurs devront savoir entre quels ports se fera le service.

L'an dernier, ce n'est que quinze jours après que le " Northumberland " eut cessé son service d'été, à Summerside, que nous avons eu le " Stanley ", entre Summerside et le Cap-Tourmentin, et encore a-t-il fallu pour cela échanger de nombreux télégraphes, et faire bien des démarches auprès du ministère de la Marine, ici, et son agent à l'Ile du Prince-Edouard. Il suffit de jeter les yeux sur la correspondance échangée à cette occasion pour se faire une idée de tous les faux-fuyants auxquels on a eu recours avant de se décider à mettre un navire sur cette ligne entre Summerside et le Cap-Tourmentin.

M. PREFONTAINE.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries doit comprendre qu'un pareil état de choses n'est pas satisfaisant. Il n'aura pas le temps de visiter l'Ile du Prince-Edouard pour se rendre compte par lui-même de la situation, mais il comprend que les expéditeurs, tant de l'île que de la terre ferme, doivent connaître d'avance les arrangements qui auront été faits. Il nous arrive des marchandises d'Angleterre, des Etats-Unis et des provinces de l'intérieur, et les expéditeurs doivent savoir comment nous les expédierons. Ils tiennent à savoir si le " Stanley " fera le service entre Summerside et le Cap-Tourmentin, aussitôt que le service d'été aura cessé. Voilà la grande question. Il ne faut pas attendre, pour la régler, que le bateau d'été ait pris ses quartiers d'hiver. Afin qu'on ne nous donne pas une seconde édition des atermoiements dont nous avons été témoins l'an dernier, alors que les expéditeurs ne pouvaient pas savoir ce qu'ils auraient à payer pour le transport, ni où il fallait envoyer les marchandises.

Bien plus, quand le " Stanley " est enfin arrivé, on l'envoya à Georgetown pour sortir les navires pris dans les glaces, au lieu de l'employer au service auquel il était assigné, dès le commencement de l'hiver. Cette question est d'un intérêt vital pour le commerce de l'Ile du Prince-Edouard. L'état de choses dont nous avons souffert l'hiver dernier est attribuable à deux causes : le ministère de la Marine et des Pêcheries a fait preuve de négligence en ne prenant pas à temps les dispositions nécessaires et, en deuxième lieu, il a employé le " Minto " à sortir le " Stanley " des glaces dans lesquelles il était pris à Summerside.

Mon honorable collègue (M. Hackett) a expliqué de quelle manière nos expéditeurs ont subi des pertes parce que le " Minto " a été retiré de son service régulier, pour aller au secours du " Stanley " qui était pris dans les glaces, où il est resté deux mois et qui a été finalement secouru par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, avec le concours de la chambre de commerce.

La première fois que j'ai saisi la Chambre de cette question, j'en ai expliqué le côté légal. Si la question doit être décidée d'après le droit strict nous avons des arguments très sérieux à faire valoir. Mais comme l'a expliqué l'honorable député de Prince-ouest, nous ne voulons pas que ces reclamants soient mis dans l'obligation d'intenter un procès au gouvernement. Le devoir de ce dernier, dans cette circonstance, est de faire entrer en ligne de compte autre chose que la stricte légalité.

Les marchandises attendaient à Georgetown pour être transportées à Pictou, et elles ne l'ont pas été parce que le gouvernement devant fournir les moyens de transport ne l'avait pas fait. Il est de son devoir d'indemniser la population pour la perte qu'elle a subie dans cette circonstance. Avant de reprendre mon siège, je voudrais avoir l'assurance de la part du ministre de la Ma-

rine et des Pêcheries que cette question ne sera pas laissée en suspens jusqu'au dernier moment et que la population de l'Ile du Prince-Edouard sera avertie que le steamer "Stanley" fera le service entre Summerside et Cap Tourmentin au moins tant que la navigation d'été sera possible entre ces deux endroits et que le "Minto" fera le service entre Charlottetown, Georgetown et Pictou.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudrait-il nous dire que le gouvernement a l'intention de faire cette année pour maintenir les communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons l'intention de continuer ce service.

M. HACKETT : Entre quels endroits ce service se fera-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que la question n'était pas encore décidée. Il nous reste encore deux mois pour prendre cette décision.

M. HACKETT: Nous devons insister pour qu'un navire fasse le service entre Tourmentin et Summerside. Le gouvernement se propose-t-il de construire un troisième navire pour les besoins de ce service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas encore étudié la question de la construction d'un troisième navire.

M. HACKETT : Si le gouvernement tient à maintenir ce service, il lui faut un troisième navire. L'Ile du Prince-Edouard n'est qu'une petite province, mais nos droits sont égaux à ceux des autres provinces. C'est pourquoi je me permets de demander de nouveau à l'honorable ministre s'il a l'intention de construire un troisième navire pour maintenir ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai répondu à l'honorable député que nous n'avions pas encore étudié cette question.

Supplément pour l'examen des capitaines et des seconds, 2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons remplacé le capitaine Smith, qui est décédé, par le capitaine Reginald Salmon, aux appointements de $2,000. Il s'est produit une augmentation nécessaire dans les dépenses et le montant original de $5,000 a été porté à $6,000. Nous sommes en frais de réorganiser ce service sous la direction d'un officier très compétent et nous voulons le rendre aussi efficace que possible. Le capitaine Salmon est un officier faisant partie de la réserve navale royale et ayant le grade de lieutenant.

M. R. L. BORDEN : Ses appointements sont-ils plus élevés que ceux du capitaine Smith ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il reçoit $200 deplus.

M. R. L. BORDEN : Même dans ce cas, comment se fait-il que vous réclamez un montant additionnel de $2,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour couvrir les frais de voyages et les appointements. L'année dernière, nous avons commencé à faire des enquêtes sur tous les accidents qui se produisent, et les dépenses de voyages du capitaine Salmon sont beaucoup plus élevées qu'elles ne l'étaient lorsqu'on ne faisait pas ces enquêtes que dans des cas particuliers. Les membres du comité doivent se rappeler que ceci a été fait à la demande spéciale de la chambre de commerce d'Angleterre, afin de rendre le service aussi efficace que possible.

M. FOWLER : Qu'a à voir la question des enquêtes en cas de naufrage avec l'examen des capitaines et des seconds ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est obligé de voyager pour tenir ces enquêtes.

M. FOWLER : Je vois un peu plus bas "montant" additionnel requis pour les enquêtes sur les naufrages." Je crois que l'honorable ministre regarde au mauvais endroit. Il semble en douter. Voudrait-il prétendre que ce premier item "supplément pour l'examen des capitaines et seconds" est requis pour couvrir les dépenses des enquêtes sur les naufrages, dépenses mentionnées dans l'item qui se trouve un peu plus bas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A part les appointements du capitaine Salmon, le ministère doit également payer des appointements aux examinateurs qui se tiennent à différents ports d'expédition dans la Colombie Anglaise, Québec et les provinces maritimes. Feu le capitaine Smith était également obligé de voyager pour l'examen des capitaines et des seconds et l'on dut pourvoir à quelques-unes de ses dépenses au moyen d'un crédit spécial. Au lieu de les laisser en arrière, nous avons cru qu'il était préférable de joindre ce montant aux frais de voyages de ce fonctionnaire.

M. FOWLER : Combien était-il dû au capitaine Smith lors de son décès, et combien d'années d'arrérages cela comprend-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Environ sept ans. Quatre nouveaux examinateurs ont été nommés.

M. FOWLER : Le nombre des capitaines et des seconds à examiner aujourd'hui est-il plus considérable depuis que notre marine a diminué ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'ignore pas qu'il en a été de ce service comme de tout le reste. Son importance a augmenté

et il nous faut pourvoir à cette augmentation.

M. SPROULE : De combien d'examinateurs avez-vous besoin ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quatre examinateurs additionnels ont été nommés.

M. SPROULE : Quel est leur nombre maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais donner lecture de la liste qui est comme suit :

Noms et adresses des examinateurs des capitaines et seconds.

Lieutenant Reginald Salmon, R.M.R., président, appointements $2,000, Ottawa, Ont.

Capitaine Bloomfield, Douglass, R.N.R. Halifax, N.-E.

M. A. E. H. Gilpin, assistant du cap Douglass, Halifax, N.-E.

Capitaine David Hunter, Halifax, N.-E.

Capitaine A. J. Wolff, Lunenberg, N.-E.

Capitaine John A. Murphy, Yarmouth. N.-E.

Commandant P. H. Morgan, R. N. Sydney, N.-E.

M. W. C. Seaton, Québec, Qué.

Capitaine M. P. McElhenny, Ottawa, Ont.

Capitaine R. C. W. MacCuaig, Ottawa, Ont.

M. W. L. Magee, Ottawa, Ont.

Capitaine Thomas Donnelly, Kingston, Ont.

Capitaine William McIllwain , Sainte-Catherine, Ont.

M. Georges P. Phillips, Portage du Rat.

Capitaine E. B. Tingling, Winnipeg, Manitoba

Capitaine James Gaudin, Victoria, C. A.

Capitaine L. H. Fraser, Nelson, C. A.

Capitaine H. E. Mellon, Vancouver, C. A.

Capitaine Alex. Cameron, Charlottetown. N.-B.

Et tous les percepteurs du ministère des douanes sont autorisés à faire subir les examens aux candidats pour navires de charge d'une capacité de moins de cent tonneaux ou pour ceux qui veulent obtenir des certificats pour remorqueurs.

Tous les examinateurs ont droit à $4 pour chaque candidat examiné, et à $1 pour les renouvellements, avec les exceptions suivantes :

Comme le président du bureau reçoit des appointements fixes, il n'a droit à aucun honoraire.

Il en est de même pour M. Gilpin, pour le capitaine McEllheny, M. W. L. Magee, G. P. Phillips.

Le capitaine J. Gaudin reçoit $300 par année.

Les percepteurs des douanes n'ont droit à aucune rémunération.

Durant le dernier exercice expiré le 30 juin, 1902, 12 capitaines et 28 seconds de navires visitant les ports étrangers ont obtenu des certificats, et 275 capitaines et 110 seconds de navires faisant le cabotage ou la navigation intérieure ont obtenu des certificats. 31 renouvellements de certificats ont été accordés.

M. FOWLER : Où se trouvent les autres examinateurs qui reçoivent des appointements ? Ceux qui sont payés au moyen d'honoraires ne coûtent rien au trésor public, et je voudrais savoir quels sont les appointements additionnels que le gouvernement est obligé de payer ? Le ministre a donné lecture d'une liste de noms qui n'ont rien à voir avec la question.

M. PREFONTAINE.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les fonctionnaires du ministère me disent qu'on a nommé quatre examinateurs afin de donner plus d'efficacité au service.

M. FOWLER : Quelle nécessité y a-t-il de nommer ces fonctionnaires additionnels en leur accordant des appointements déterminés ? Pourquoi ne continue-t-on pas le système actuellement en vigueur, qui consiste à payer au moyen d'honoraires ? Ces honoraires ne coûtent rien au public et je crois que c'est là le meilleur système.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les nouveaux examinateurs devront voyager, et j'ignore s'ils seront disposés à accepter des honoraires ou bien s'ils préfèreront des appointements fixes.

M. FOWLER : Où vont-ills ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils doivent se rendre aux différents endroits où ils sont obligés de faire des examens.

M. FOWLER : Pourquoi ne nomme-t-on pas des examinateurs à ces différents endroits ? Pourquoi le gouvernement enverrait-il des examinateurs à la recherche des candidats qui veulent subir leurs examens ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : S'il nous fallait avoir un examinateur à chaque endroit, il serait nécessaire d'en nommer une centaine de plus.

M. FOWLER : Ces examinateurs n'existent que dans les ports de mer importants et ils demeurent ordinairement dans ces villes. Il ne leur est donc pas nécessaire de voyager. Qu'on laisse au candidat le soin de venir les rencontrer. Pourquoi le pays serait-il appelé à faire cette dépense ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous travaillons dans l'intérêt du public et nous essayons de diminuer les frais. Il est de notre devoir d'offrir à ceux qui désirent subir ces examnes tous les avantages possibles. Ainsi, l'été dernier, j'ai reçu de nombreuses plaintes de ce que les examinateurs n'avaient pu se rendre d'un endroit à l'autre en temps pour faire ces examens, et les navires ont été retardés parce que les certificats n'étaient pas prêts. En présence de ces faits, j'ai cru qu'il était préférable d'augmenter le nombre des examinateurs et de pourvoir aux examens, afin de donner plus entière satisfaction à ceux qui son engagés dans la navigation.

M. FOWLER : Pourquoi un navire serait-il retardé si le capitaine ou le second, qui se sont présentés pour subir leurs examens, n'ont pu obtenir leurs certificats en même temps ? Il est évident que l'honorable ministre ne comprend pas la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'honorable député qui ne la comprend pas ; pour que le navire

puisse prendre la mer, il faut que le capitaine et le second aient obtenu leurs certificats.

M. FOWLER : Je ne crois pas qu'il existe une aussi grande disette de capitaines et de seconds dans le pays. Je ne vois pas la nécessité qu'il peut y avoir de faire payer au pays les frais de voyages d'examinateurs chargés de visiter les différents ports du Canada, afin de faire subir les examens aux candidats qui veulent devenir capitaines ou seconds. Pourquoi n'oblige-t-on pas plutôt les candidats à payer toutes les dépenses raisonnables que peuvent entraîner ces examens ? A mon avis, c'est le système des honoraires qui est le meilleur, et l'on commet une erreur grave en voulant faire payer par le public les frais de voyage des examinateurs que l'on enverait dans les différents ports où il peut se trouver des capitaines de goélettes de pêche qui ont besoin de certificats. En agissant comme on veut le faire, on convertit tout cela en une simple farce. Le ministre ne nous a fourni aucune explication pouvant justifier cette dépense additionnelle au détriment du trésor public. L'explication qu'il a fournie ne fait qu'aggraver la situation, et l'on serait porté à croire qu'il ne sait guère à quoi s'en tenir sur la question. Je crois qu'il ferait mieux de demander au comité de lever sa séance, de faire connaître le résultat de ses délibérations à la Chambre, et de demander la permission de siéger de nouveau, afin qu'il puisse, dans l'intervalle, se renseigner sur la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est bien clair.

M. FOWLER : L'honorable ministre dit d'un air sarcastique que cela est bien clair. L'ignorance dont il a fait preuve sur ce point, devrait suffire à convaincre les membres du comité que nous ne devons pas voter ce crédit additionnel de $2,000 qui nous est demandé dans le but de faire de ces bureaux d'examinateurs une espèce de cirque ambulant, qui parcourra le pays à la recherche des candidats qui désirent devenir capitaines ou seconds. La proposition est tellement absurde, que l'honorable ministre devrait prendre mes remarques en bonne part, car c'est dans une bonne intention que je les ai faites. Il n'existe, à ma connaissance, que deux bureaux d'examinateurs dans les provinces maritimes, dont l'un est à Saint-Jean et l'autre à Halifax.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne semble pas avoir écouté ce que j'ai dit. J'ai donné les noms et l'adresse de chacun des examinateurs.

M. KENDALL : Il y en a un qui demeure à Sydney depuis des années.

M. COPP : Il y en a toujours eu un à Yarmouth.

M. FOWLER : N'y en a-t-il pas également un à Digby? Il devrait y en avoir un pour examiner le nouveau quai que l'on veut construire à cet endroit, avec le montant de $5,000 qui a été accordé à l'honorable député.

M. le PRESIDENT : A l'ordre.

M. FOWLER : Pourquoi?

M. le PRESIDENT : Vous n'avez pas le droit de faire d'insinuation sur le compte d'un membre de cette Chambre.

M. COPP : Je vous demande bien pardon, je n'ai rien dit de tel. L'honorable député a prétendu qu'il n'y avait que deux examinateurs dans les provinces maritimes, et j'ai cru qu'il avait oublié les autres.

M. SPROULE : J'en appelle au règlement. Le président de ce comité n'a pas le droit de me parler comme il vient de le faire. Je n'ai fait aucune remarque.

Le PRESIDENT : Ce n'est pas de l'honorable député (M. Sproule) que j'ai voulu parler.

M. SPROULE : Je croyais que vous aviez dit que j'avais attiré son attention sur ce fait.

M. le PRESIDENT : Je n'ai pas parlé de vous du tout.

Quelques VOIX : Adopté.

M. COCHRANE : Non, l'item n'est pas adopté. Le candidat qui veut subir les examens d'admission dans le service civil doit se rendre là où siègent les examinateurs, et je ne vois aucune raison pour obliger les examinateurs dont il est question ici à se rendre d'un endroit à l'autre pour rencontrer les capitaines qui peuvent désirer subir leurs examens. C'est la première fois que j'entends parler de payer des employés pour parcourir le pays à la recherche de ceux qui veulent passer des examens. Nous savons tous que lorsqu'ils voyagent, ces fonctionnaires du gouvernement aiment à le faire avec tout le confort possible, et il se peut que ces examinateurs tiennent à avoir des couvre-pieds en édredon et autres choses de même nature. Ils seraient bien moins extravagants s'ils voyageaient à leurs propres frais.

M. TAYLOR : Le devoir du ministre consiste à fournir des explications complètes sur les raisons qui le portent à demander ce crédit et c'est ce que nous voulons obtenir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déclaré que l'année dernière ce crédit était de $5,000, et que cette année nous avons besoin de $2,000 de plus, parce que nous avons l'intention de nommer quatre nouveaux examinateurs. Le capitaine Salmon devra visiter les différents ports et prendre les mesures nécessaires pour que ces examens se fassent convenablement. Il faudra donc payer ses frais de voyage ainsi que les appointements des quatre nouveaux examinateurs. Le capitaine

Salmon a dû se rendre à la Colombie Anglaise dans les intérêts du service.

Ce n'est pas sans difficulté que nous avons réussi à nous assurer les services d'un homme possédant les qualités du Capitaine Salmon pour remplir cette position avec des appointements de $2,000. Ce n'est qu'après de longues recherches, tant au Canada qu'en Angleterre, que nous avons réussi à découvrir le capitaine Salmon. Comme celui-ci avait été chargé par le gouvernement anglais d'exécuter certains travaux topographiques au Canada, il s'attacha à notre pays et c'est ce qui l'a porté à accepter la position. Nous devrons lui payer ses appointements et ses frais de voyage, ainsi que les frais de voyage des examinateurs additionnels.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'a encore fourni aucun détail. Il s'est contenté de dire que cet argent serait employé à envoyer des employés se promener dans les différentes parties du pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai jamais rien dit de tel, et l'honorable député n'a pas le droit de m'attribuer des paroles dont je ne me suis pas servi. Je n'ai pas dit que j'allais envoyer les examinateurs se promener dans les différentes parties du pays, mais j'ai déclaré que le président de ce bureau serait obligé de voyager, de même que quelques-uns des examinateurs, et il nous faut pourvoir à leurs dépenses de voyage.

M. TAYLOR : Alors l'honorable ministre devrait nous dire quel montant il dépensera pour ces dépenses de voyage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment puis-je le dire d'avance? Comment puis-je dire le nombre de voyages que le Capitaine Salmon sera obligé de faire à la Colombie Anglaise ?

M. TAYLOR : Le ministre aurait dû faire préparer par les fonctionnaires de son ministère un état complet de ce qu'il entend faire avec cet argent. Il nous demande de voter à l'aveugle un montant de $2,000, mais il peut être certain que les crédits de son ministère ne seront pas votés tant qu'il ne nous aura pas expliqué en détail de quelle manière il a l'intention d'employer cet argent.

M. LEFURGEY : A quels endroits des provinces maritimes existe-t-il des bureaux d'examinateurs permanents, où les capitaines et les seconds peuvent obtenir leurs certificats?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Halifax, Lunenburg, Yarmouth et Sydney, N.-E. A Saint-Jean, N.-B., Charlottetown, I.P.-E. et Québec.

M. LEFURGEY : Où siégeront ces quatre nouveaux examinateurs?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le capitaine Salmon a recommandé la nomination de quatre nouveaux examinateurs.

M. LEFURGEY : Il est bien extraordinaire de soumettre un crédit de cette nature à la Chambre en donnant pour toute explication que l'on a besoin de nouveaux examinateurs et que celui qui demande leur nomination ignore où ils exerceront leurs fonctions. Leurs services sont-ils requis dans les provinces maritimes ? S'il y a quatre examinateurs dans la Nouvelle-Ecosse, un dans le Nouveau-Brunswick, et un dans l'Ile du Prince-Edouard, à une centaine de milles de distance l'un de l'autre, je ne vois pas quel besoin nous pouvons avoir de nouveaux examinateurs. Ces examinateurs seront-ils chargés de voyager d'un endroit à l'autre?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'existe pas d'examinateurs de cette nature. Il n'y a que le président du bureau qui est appelé à voyager, afin de visiter les différents bureaux et voir à ce que tout se fasse régulièrement. Il en est arrivé à la conclusion que dans le cours de l'année on aurait besoin de nouveaux examinateurs à Victoria, N.-B., et Charlottetown, et il m'a demandé d'obtenir l'argent nécessaire pour payer leurs appointements et leurs frais de voyage ainsi que les siens. Ses propres frais de voyage seront très élevés.

M. LEFURGEY : Quel est le chiffre de ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $2,000.

M. LEFURGEY: Quand a-t-il été nommé?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En février ou mars dernier.

M. LEFURGEY : A qui a-t-il succédé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le capitaine Bloomfield Douglas qui a fait l'ouvrage dans l'intervalle.

M. LEFURGEY : Ainsi l'honorable ministre ne peut indiquer de quelle manière ce montant de $1,000 sera dépensé?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que ce montant serait suffisant pour couvrir non seulement les frais de voyages additionnels de ces quatre examinateurs, mais aussi d'autres dépenses nécessaires. Comme je l'ai déjà fait remarquer, dans deux ou trois circonstances l'été dernier on s'est plaint de retards graves causés par l'impossibilité dans laquelle les examinateurs se sont trouvés de tenir leurs examens au temps voulu. L'honorable député doit comprendre que le seul intérêt que je puis avoir dans cette affaire, c'est celui d'obtenir le meilleur service possible. Personnellement, je n'en connais rien. Il me faut accepter la recommandation de celui qui est à la tête de ce service, et qui est censé en connaître tous

les détails, et comme sa demande me paraît raisonnable, je la soumets à la Chambre.

M. LEFURGEY : Tout ce que je veux obtenir, ce sont des renseignement, car je me suis occupé de marine durant un grand nombre d'années, et je ne comprends pas comment les expéditeurs des provinces maritimes peuvent avoir à subir des retards pouvant justifier la nomination de quatre nouveaux examinateurs. Actuellement, les candidats se rendent soit à Saint-Jean ou à Halifax, et cet examen n'est qu'une affaire de quelques jours. Cependant, il appert des paroles du ministre que ces examinateurs doivent parcourir le pays, afin de faire subir les examens à ceux qui veulent obtenir des certificats de capitaines ou de seconds. Je ne crois pas que ce soit l'habitude de demander à la Chambre de voter des crédits sans lui fournir plus de renseignements dans le cas actuel.

M. TAYLOR : A quoi bon que les membres de ce parlement se réunissent afin de voter ces crédits ? L'honorable ministre déclare que M. Salmon prétend avoir besoin de deux nouveaux examinateurs ; mais il refuse de dire où ils seront placés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un d'entre eux, M. Alexander Cameron, sera placé à Charlottetown.

M. TAYLOR : L'honorable ministre veut que nous votions cet argent sans savoir où ces examinateurs seront placés. La Chambre doit savoir aussi bien que M. Salmon et peut-être mieux que lui si l'on a besoin ou non de deux nouveaux examinateurs. L'honorable ministre a fini par nous dire que l'un d'entre eux serait nommé à Charlottetown. C'est dans ce cas aux représentants de l'Ile du Prince-Edouard qu'il appartient de dire si la nomination de ce fonctionnaire à cet endroit est nécessaire ou non. Il me semble que le ministre nous a dit il y a un instant qu'il existait un jury d'examen pour l'Ile du Prince-Edouard ? Où a-t-on l'intention de nommer l'autre examinateur, et quels appointements recevront-ils chacun ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je viens d'indiquer les endroits où ils exerceront leurs fonctions.

M. TAYLOR : La Chambre devrait le savoir avant de voter ces appointements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne s'agit pas d'appointements. Ils peuvent recevoir une faible rémunération, mais le montant le plus considérable est celui qui est employé pour payer les frais de voyage.

M. BLAIN : Est-ce là un nouveau système ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Seulement c'est une amélioration. Autrefois le président du bureau ne s'occupait pas aussi activement des affaires de son ressort que le fait maintenant M. Salmon ; et l'on comprend que s'il veut que l'ouvrage se fasse convenablement, il lui faut visiter les différents endroits, et ses dépenses de voyage se trouvent plus élevées qu'autrefois. Je ne veux pas que l'émission des certificats soit retardée, et toutes les dépenses de voyage seront payées à même ce crédit de $2,000.

M. BLAIN : Quel est actuellement le nombre d'examinateurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 19, y compris celui qui vient d'être nommé à Charlottetown.

M. BLAIN : Au cours de la discussion qui a eu lieu l'année dernière au sujet de cet item, l'honorable ministre a fait connaître les noms de ces examinateurs, et je crois qu'il n'y en avait pas plus de 7 ou 8. Quand les autres ont-ils été nommés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelques-uns d'entre eux sont des fonctionnaires du ministère, et ils ne reçoivent aucun salaire comme examinateurs.

M. KAULBACH : Combien y a-t-il de jurys d'examen dans la province de la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les examens sont tenus à quatre endroits différents dans la Nouvelle-Ecosse. Il y a trois examinateurs à Halifax, un à Lunenburg, un à Yarmouth et un à Sydney.

M. LEFURGEY : La nomination que l'on vient de faire à Charlottetown l'a-t-elle été à la recommandation de M. Salmon ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. LEFURGEY : Cette nouvelle nomination est-elle due à un surcroît d'affaires survenu dans ce port ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. LEFURGEY : Il est bien étrange que le besoin se fasse sentir aujourd'hui d'augmenter le nombre des examinateurs à Charlottetown plus qu'il l'était il y a 20 ans passés, alors que les affaires de ce port étaient 3 ou 4 fois plus considérables qu'elles le sont maintenant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député n'est pas satisfait de ce nouvel examinateur à Charlottetown, nous allons le révoquer. Rien n'est plus facile. La nomination en a été faite sur la recommandation de M. Salmon, afin de donner satisfaction aux intérêts maritimes de l'Ile du Prince-Edouard. Avant cela les marins étaient obligés de se rendre à Halifax, et si l'honorable député tient à

ce que nous rétablissions l'ancien état de choses, je puis le faire avec plaisir.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre peut croire qu'il a raison de parler ainsi au point de vue politique, mais la population de l'Ile du Prince-Edouard saura à quoi s'en tenir sur ce point. Nous sommes ici pour obtenir des renseignements, et je veux savoir pourquoi il nomme un examinateur à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Afin de rendre service à la population de l'Ile du Prince-Edouard, qui est toujours disposée à revendiquer ses droits. Je veux permettre à ses marins d'économiser leurs dépenses de voyage de Charlottetown à Halifax où ils doivent se rendre pour subir leurs examens. C'est pour cette raison que nous avons nommé un examinateur à cet endroit.

M. LEFURGEY : J'avais compris qu'il y en avait déjà un à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il s'agit d'une nouvelle nomination.

M. LEFURGEY : Lorsque j'ai demandé à l'honorable ministre de m'indiquer les examinateurs des provinces maritimes, il a dit qu'il y en avait un à Saint-Jean et un autre à Charlottetown.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai donné lecture des noms qui figurent dans ce rapport, et j'ai mentionné celui de M. Cameron, à Charlottetown, parce qu'il a été nommé.

M. LEFURGEY : Comme il a déclaré en même temps qu'il ignorait qu'il y avait de nouvelles nominations, j'en ai conclu qu'il s'agissait d'une ancienne nomination.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que je ne savais pas laquelle des quatre. J'ai indiqué le nom de M. Cameron, comme étant un des examinateurs, et il a été nommé. J'ai fourni les renseignements tels que je les ai obtenus de mon sous-ministre.

M. FOWLER : Quand le ministre des Travaux publics soumet les crédits de son ministère, il a tous les renseignements devant lui, et il est en état de répondre aux questions qui lui sont posées, et il me semble que le ministre de la Marine et des Pêcheries est depuis assez longtemps à la tête de ce ministère pour pouvoir expliquer ses dépenses. Le nombre des navires canadiens est toujours allé en diminuant depuis 20 ans, quoi qu'en dise le ministre.

Le tonnage des navires de notre marine marchande est moins élevé qu'il y a 20 ans passés, et malgré cela, on augmente le nombre de ceux qui sont appelés à faire subir des examens aux capitaines et aux seconds. Quelle nécessité y a-t-il de faire cette augmentation ? Les membres de la droite semblent être animés d'un tel désir de dépenser l'argent des contribuables, qu'ils cherchent des occasions de tous côtés. Quel itinéraire ces examinateurs suivront-ils pour tenir les examens ? Sortiront-ils des limites du comté dans lequel ils demeurent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela dépendra entièrement des circonstances.

M. FOWLER : Quel article de la loi ou des règlements du département oblige un examinateur à entreprendre un voyage à la demande d'un candidat qui désire obtenir un certificat de capitaine ? Il n'y a pas de bureau d'examinateurs à Digby. Supposons que quelqu'un veuille y subir son examen afin d'obtenir un certificat de capitaine, écrira-t-il à l'examinateur de Sydney d'aller lui faire subir son examen ? Quelles sont les conditions requises pour que les examinateurs soient obligés de se rendre à un endroit quelconque et quel est l'article de la loi qui définit l'étendue de leurs devoirs sur ce point ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis indiquer cet article. Leurs dépenses de voyage peuvent se résumer à peu de chose.

M. FOWLER : Comment cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La plus grande partie de ces voyages seront faits par M. Salmon lui-même.

M. FOWLER: L'honorable ministre prétend-il que sur ces $2,000 il y en aura $1,000 qui seront employés par M. Salmon pour couvrir ses dépenses de voyage ? Qu'adviendrait-il dans ce cas de la balance de $1,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que ces $2,000 seraient employés à payer les appointements de M. Salmon, une partie de ses frais de voyage, et peut-être aussi une partie des frais de voyage des autres examinateurs.

M. FOWLER : L'honorable ministre prétend maintenant que les appointements actuels de M. Salmon sont de $2,000, soit $200 de plus que par le passé. Il ajoute que ses frais de voyage s'élèveront à $1,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et peut-être plus.

M. FOWLER : Cela représente $3 par jour durant 365 jours, ce qui me paraît être un montant très élevé. Il ne voyagera certainement pas durant 12 mois de l'année. Il reste $800, comment l'honorable ministre va-t-il s'y prendre pour en expliquer l'emploi ? Ce ne peut être pour les appointements des examinateurs, car ils sont payés au moyen d'honoraires. Il a mentionné M. Cameron comme examinateur local à Charlottetown, et il doit en nommer un autre sur

la recommandation de M. Salmon. Quelle nécessité y a-t-il de faire cette dernière nomination ? Cet examinateur ne reçoit pas d'appointements déterminés, et l'honorable ministre est incapable de nous dire pourquoi il est nécessaire qu'un de ces examinateurs voyage d'une extrémité du pays à l'autre, aux dépens du public. Le gouvernement s'est montré très généreux à l'égard de ces marins, et ceux qui veulent obtenir ces certificats de capitaines et de seconds n'ont qu'à se présenter devant l'un des nombreux bureaux qu'il a établi dans tout le pays. Le gouvernement a fait plus que son devoir à l'égard de ces gens. Ceux qui atteignent ces positions sont parfaitement en état de payer leurs frais de voyage, et ils ont de plus l'avantage de pouvoir se rendre aux endroits où se font les examens à bord des navires sur lesquels ils sont engagés. Il est donc absolument inutile de permettre à ces examinateurs de réclamer des frais de voyage, et le comité manquerait à son devoir s'il votait ce crédit de $8,000, dont l'honorable ministre est incapable de rendre compte.

M. HACKETT : Est-ce que M. Salmon demeure à Charlottetown ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HACKETT : C'est un excellent homme. Combien reçoit-il en compensation pour ses services ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On n'a pas encore décidé quel serait le chiffre des appointements.

M. HACKETT : L'honorable ministre ne pouvait faire un meilleur choix.

M. KAULBACH : Je tiens à ce que notre marine marchande se développe, et je suis convaincu que l'honorable ministre est animé du même désir. Afin d'atteindre l'objet que nous avons tous en vue, il faut offrir à ceux de nos jeunes gens qui veulent devenir marins tous les avantages possibles de se préparer à remplir convenablement cette position en leur donnant une éducation convenable. Il serait par conséquent, à propos d'établir des écoles de navigation dans quelques-uns de nos ports les plus importants des provinces maritimes. Et je voudrais en obtenir une dans la ville que j'habite, car elle représente à elle seule des intérêts maritimes plus considérables que ceux de n'importe quel autre comté. La flotte de Lunenburg est plus importante que celle de tous les autres comtés réunis, et je crois que l'on devrait y établir une école de navigation, afin de préparer nos jeunes gens à la marine. L'établissement d'une pareille école serait dans l'intérêt de tout le pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les estimations supplémentaires contiennent un item spécial concernant les renseignements à obtenir sur l'établissement d'une école de navigation. Pour le moment, je ne fais que suivre les traces de mes prédécesseurs, et je fais voter assez d'argent pour maintenir les services existants. Mais je me propose d'adopter l'avis du capitaine Salmon, qui est un fonctionnaire très compétent, et nous établirons des écoles de navigation aux ports convenables. Ce projet sera soumis au parlement à la prochaine session.

M. KAULBACH : L'honorable ministre n'oubliera pas alors le comté que je représente, comté qui est un centre de pêcheurs très considérable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Kaulbach) s'apercevra que Lunenburg n'a pas été négligé. Il y a déjà un examinateur à cet endroit.

M. KAULBACH : Je le sais, mais nous méritons un peu plus.

M. FOWLER : Je crois que l'honorable député de Lunenburg plaisante lorsqu'il parle d'établir une école de marine à Lunenburg. Il y en a déjà une à Saint-Jean, N.-B., et je crois qu'une école pour les provinces maritimes est suffisante. L'honorable député (M. Kaulbach) se moque de l'honorable ministre et des jurys d'examen, et il propose des écoles. Il y a des endroits où les jurys d'examen se réunissent ailleurs que dans les provinces maritimes. A quels endroits dans l'Ontario l'honorable ministre se propose-t-il d'établir des écoles de marine?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a un examinateur à Kingston, Ont., le capitaine Donnelly ; il y en a un aussi à Sainte-Catherine, et il y a ensuite ceux d'Ottawa.

M. KAULBACH : L'honorable député de King (M. Fowler) a parlé de Lunenburg. Je veux qu'il sache que Lunenburg est un centre. Lunenburg est sur la côte à moitié chemin entre le Cap de Sable et le Cap du Nord, à un endroit où tous les marins peuvent se rendre facilement. Je crois que le gouvernement devrait écouter favorablement la demande que j'ai faite.

M. BOYD : L'honorable ministre établira-t-il un bureau d'examen au Lac des Bois ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a un examinateur à Portage du Rat et un à Winnipeg.

M. BOYD : Qui sont-ils?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Phillips à Portage du Rat et le capitaine Tinling à Winnipeg.

M. FOWLER : Ces examinateurs reçoivent-ils un traitement régulier ou des honoraires?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les deux que je viens de

nommer reçoivent des honoraires ; mais tous ne sont pas payés de la même façon.

M. FOWLER : De quelle façon est payé le capitaine Cameron, qui a été nommé à Charlottetown?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il reçoit des honoraires ; il n'y a que les examinateurs de capitaines de haute-mer qui reçoivent des appointements.

M. FOWLER : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne reçoit pas d'appointements fixes.

M. FOWLER : L'examinateur à Sydney reçoit-il des honoraires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. FOWLER : Et celui d'Halifax?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le capitaine Douglas, qui est le président du jury à cet endroit, reçoit un traitement de $600 par année, je crois.

M. FOWLER : L'examinateur à Saint-Jean reçoit-il un traitement régulier? Je crois que M. Stammers était l'examinateur à cet endroit, mais il est mort.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le capitaine Cole a été nommé à Saint-Jean.

M. FOWLER : Depuis combien de temps M. Stammers est-il mort ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le capitaine Murphy, de Yarmouth, tenait les examens à Saint-Jean.

M. FOWLER : Il n'y avait pas d'examinateur à Saint-Jean? Pas d'examinateur au port principal des provinces maritimes et le grand port d'hiver du Canada ! Et vous nommez des examinateurs à Charlottetown, à Lunenburg, à Yarmouth, à Halifax et dans d'autres petites villes? J'en suis surpris, et l'honorable ministre devrait savoir que Saint-Jean est l'endroit naturel où doivent se tenir les examens. Ainsi que le sait l'honorable député de Digby (M. Copp), Saint-Jean est le centre naturel des ports de la Baie de Fundy ; c'est l'endroit où les vaisseaux vont prendre leurs chargements ou les décharger. L'examinateur que le ministre nommerait pourrait être payé au moyen d'honoraires, qui seraient suffisants pour le rémunérer de ses services.

M. COPP : Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas d'examinateur à Saint-Jean? Je désire ajouter qu'à mon avis, les observations de l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) méritent d'être écoutées. Il devrait y avoir des écoles de marine dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse—où les candidats pourraient se préparer à passer ces examens. Je croyais qu'il y avait une école à Saint-Jean et une autre à Yarmouth.

M. FOWLER : Il y avait autrefois une école à Saint-Jean, dirigée par un nommé Stammers, mais il est mort, je crois, et je ne sais pas si l'école a été continuée ou non. Une école de ce genre est très nécessaire ; et j'appuierai toute dépense que l'on fera dans ce but, mais à condition naturellement que l'école soit à Saint-Jean, car c'est le seul endroit convenable.

M. BLAIN : Quel revenu donnent ces examens ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année dernière ils ont donné un revenu de $5,292.

M. BLAIN : Les dépenses dépassent-elles cette somme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année dernière le revenu et la dépense ont été à peu près semblables.

M. COCHRANE : Y a-t-il un examinateur entre Kingston et Sainte-Catherine ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Bien qu'il n'y ait pas d'examinateur en permanance à Toronto, un examinateur se rend à cette ville chaque fois qu'il est nécessaire d'y tenir un examen.

M. SPROULE : De combien de personnes se compose le jury d'examen? D'un ou de plusieurs?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela dépend des circonstances. Quelquefois il n'y a qu'un examinateur, quelquefois il y en a deux ou trois.

M. SPROULE : Si les examinateurs habitent les endroits où se tiennent les examens, vous n'auriez pas de frais de voyage à payer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ainsi que je l'ai déjà dit, les frais de voyage des examinateurs autres que M. Salmon, se montent à bien peu de chose. Lorsqu'un examinateur vient de Kingston à Toronto, nous lui payons ses frais de voyage ; la même chose lorsqu'un examinateur va d'Ottawa à Toronto pour tenir un examen. Il peut arriver qu'il y ait deux ou trois examens en même temps en différents endroits. M. Salmon est presque toujours en voyage, soit pour agir lui-même comme examinateur, soit pour surveiller les autres examinateurs ou pour tenir des enquêtes au sujet des naufrages.

M. SPROULE : Est-il nécessaire que M. Salmon aille dans un endroit organiser un bureau qui ne se compose que d'une personne ? Quelle espèce d'organisation peut-il faire lorsqu'il n'y a qu'un seul examinateur?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Il est obligé de visiter la plus grande partie des endroits qu'habitent ces examinateurs afin de leur enseigner comment remplir leurs devoirs.

M. SPROULE : C'est parfait. J'ai compris que le ministre nous a dit qu'il y avait un examinateur à Kingston, un à Sainte-Catherine et un à Portage-du-Rat. Sont-ce les seuls trois examinateurs dans la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a aussi ceux que nous avons à Ottawa, les capitaines McElhinney, McCuaig et Magee.

M. SPROULE : Ne devrait-il pas y avoir aussi un examinateur au Sault Sainte-Marie, ou à Port-Arthur ou à Owen-Sound, ou quelque part sur les lacs où il y a beaucoup de navigation?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dû prendre le service tel qu'il était à mon arrivée à la tête du ministère. Il n'y avait pas de tête, pas de chef, et j'ai nommé le capitaine Salmon chef. Celui-ci, aussitôt qu'il eut pris possession de sa charge, a fait un examen de tout le système afin de voir s'il n'y avait pas de possibilité de l'améliorer, et il a recommandé les améliorations que j'essaye maintenant de faire adopter en nommant quatre examinateurs de plus cette année. Il sera probablement nécessaire de changer les endroits où les examens devront être tenus ou d'en augmenter le nombre.

M. FOWLER : L'honorable ministre blâme celui qui l'a précédé au ministère des Travaux publics en disant qu'il a trouvé ce service tout désorganisé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député me met dans la bouche des paroles dont je ne me suis pas servi. Je n'ai pas dit que le service était désorganisé ; j'ai dit qu'il n'y avait pas de tête à ce service, parce qu'il n'y avait personne occupant la charge que j'ai cru nécessaire de faire remplir par M. Salmon. Je n'ai jeté aucun blâme sur mes prédécesseurs.

M. FOWLER : Peut-être que l'honorable ministre n'a pas eu cette intention, mais ses paroles le donnaient à entendre. Je suis heureux de savoir que l'honorable ministre n'avait pas du tout l'intention de jeter de blâme sur son prédécesseur. Je dois dire cependant, M. le président, que l'honorable ministre ne nous a donné aucune raison justifiant le gouvernement de payer un traitement régulier à l'examinateur nommé à Charlottetown. Cet examinateur ne s'attendait pas à cela, parce qu'il a accepté la nomination avec l'entente qu'il ne recevrait que des honoraires. Si l'examinateur de Sydney ne reçoit que des honoraires suivant le travail qu'il fait, pourquoi l'examinateur à Charlottetown serait-il placé sur un pied différent ? Il ne fait pas d'ouvrage. S'il fait de l'ouvrage, payez-le ; s'il n'en fait pas, pourquoi recevrait-il un traitement ?

Comme bonne politique, il me semble qu'au lieu d'augmenter le nombre des endroits où seront tenus les examens, on devrait au contraire le diminuer en les concentrant à quelques endroits seulement. Dans certaines villes vous avez deux examinateurs et dans d'autres vous n'en avez qu'un. Maintenant, un certificat accordé par un examinateur est-il aussi bon qu'un certificat accordé par trois ? Il devrait y avoir un système. Je crois réellement que le ministère aurait besoin d'un grand remaniement. Il n'y a pas de raison par exemple pour qu'une personne obtienne un certificat après un examen subi devant un seul examinateur, comme à Sydney, tandis qu'en d'autres endroits il lui faut passer devant trois examinateurs. La chose est absurde à sa face même. Au lieu d'avoir des examinateurs à plusieurs endroits de peu d'importance comme Sydney, nous devrions avoir des réunions d'examinateurs aux principaux ports du pays.

M. KENDALL : Vous feriez mieux d'aller faire du beurre et du fromage et ne pas parler navigation.

M. FOWLER : J'en connais plus que l'honorable député en fait de navigation, bien qu'il vienne d'une petite localité où l'on extrait du charbon. A propos de beurre et de fromage, je crois que l'honorable député est un connaisseur ; il semble avoir été nourri au lait. Je dis donc que si le ministre veut faire son devoir il devra changer tout le système et établir l'examen des maîtres et seconds sur certains principes ; il pourrait par exemple établir aux ports de Saint-Jean, Halifax et Montréal, ports que fréquentent presque tous les vaisseaux, des bureaux composés de trois examinateurs, devant lesquels les candidats devraient se présenter pour subir un examen sérieux, car il est de la plus haute importance que nos navigateurs soient parfaitement compétents. L'honorable ministre devra ensuite fonder des écoles. Il pourrait rétablir l'école à Saint-Jean et en fonder à Halifax et à Montréal, et de cette façon il rendrait un service réel aux navigateurs et à la marine marchande de ce pays.

M. BLAIN : L'examen que l'on fait passer aux capitaines et seconds est-il le même partout ? Combien de temps un navigateur doit-il avoir navigué avant de pouvoir obtenir un certificat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces règlements sont publiés dans le rapport du ministère, et je les ferai déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BLAIN : Je n'insisterai pas davantage. Puis-je demander à l'honorable ministre si une personne peut obtenir un certificat de capitaine avant d'avoir servi d'abord comme second ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. COPP : Je crois qu'il faut d'abord avoir servi cinq ans comme matelot et deux ans comme second.

M. BLAIN : La règle est-elle la même par tout le Canada ?

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous a dit que M. Salmon avait des fonctions doubles : d'abord, inspecter les jurys d'examen, deuxièmement faire enquête dans les naufrages. Il y a un autre crédit de $2,000 pour cela. Puis il nous dit que les frais et voyages de M. Salmon vont s'élever à environ $1,000. Ces $1,000 devront-ils être compris dans les $2,000 ou la plus grande partie ne sera-t-elle pas dépensée pour les voyages à l'occasion des enquêtes concernant les naufrages ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est tout à fait indépendant de l'autre.

M. TAYLOR : Il est parfaitement indépendant. Mais M. Salmon remplit des fonctions d'une nature double, et toutes ses dépenses de voyage seront-elles prises entièrement sur ce crédit ou en partie seulement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les dépenses de voyage seront prises à même ce crédit.

M. TAYLOR : Ses dépenses de voyage payables à même ce crédit de $1,000 seront-elles indépendantes de ses autres dépenses ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais dire.

M. TAYLOR : Comment vos fonctionnaires se proposent-ils d'appliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est préparé par les fonctionnaires et par M. Salmon.

M. TAYLOR : Alors le traitement est de $2,000 ; l'honorable ministre voudra-t-il nous dire ce qu'il se propose de faire avec les autres $800 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas de $800.

M. TAYLOR : Dans le budget de l'année dernière, il y avait $1,800, pour les services de celui qui devait faire cet ouvrage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette somme est retournée dans le trésor, parce qu'il n'y avait pas de fonctionnaire à qui la payer.

M. TAYLOR : Le crédit était là ; nous avons voté l'argent, et s'il est retourné dans le trésor il n'a pas été dépensé. On l'augmente de $200 seulement cette année. Sur cela on prendra $1,000 pour les frais de voyage d'après les estimations de M. Salmon. Cela fait $1,200 et que va-t-on faire des autres $800 ? L'honorable ministre doit savoir que pas un ministre ne demande d'argent à la Chambre sans pouvoir dire exactement comme il se propose de le dépenser. Nous voulons avoir les détails de chaque dépense, et le ministre des Finances admettra que c'est le devoir de l'opposition de s'enquérir de ces détails, comme c'est le devoir du gouvernement de les fournir à la Chambre. Le ministre ne peut pas espérer que nous votions de l'argent aveuglement pour son ministère ou pour aucun autre. Nous avons le droit d'exiger une explication du ministre ; puis, s'il dépasse le crédit accordé pour ce service il pourra demander l'année prochaine un crédit supplémentaire à la Chambre, que celle-ci pourra rejeter ou adopter. Mais nous avons le droit d'être mis au courant de tous les faits lorsqu'on nous demande de voter l'argent.

M. SPROULE : Je voudrais avoir quelques autres renseignements au sujet de la Colombie Anglaise et de la province de Québec. L'honorable ministre ne nous a pas dit à quels endroits de la province de Québec ou de la Colombie Anglaise le jury d'examen tenait ses réunions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans la Colombie Anglaise nous avons pourvu à une dépense additionnelle de $300, somme qui ne devrait pas être prise sur les $2,000 du capitaine Gaudet. C'est un ancien employé du ministère. L'examinateur de Québec est M. Seaton.

M. SPROULE : Alors vous n'avez pas d'examinateur à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il n'y en a pas à Montréal. Mais toute la question est étudiée dans le moment dans le but de faire une réorganisation complète de ce service et de décider à quels endroits il sera le plus avantageux de tenir ces examens.

M. FOWLER : Comme question de fait vous avez un jury d'examen à Portage-du-Rat et vous n'en avez pas à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit cela.

M. FOWLER : N'est-ce pas le cas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Que voulez-vous dire par là ? Vous n'avez pas besoin de me montrer ainsi du doigt.

M. FOWLER : Le ministre n'a pas besoin de s'exciter. Je ne le montre pas du doigt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est vous qui êtes excité.

M. FOWLER : Le ministre est très sensible, il ne devrait pas s'exciter ainsi. Je lui ai demandé s'il n'était pas vrai qu'il y a un jury d'examen siégeant à Portage du Rat, et qu'il n'y en a pas à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai jamais rien dit de la sorte. J'ai dit qu'il y avait un examinateur à Portage du Rat, je n'ai jamais dit que c'était un poste d'examen.

M. FOWLER : Quelle espèce d'examinateur ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un examinateur de marine.

M. FOWLER : Si Portage du Rat n'est pas un poste d'examen, où les examens se font-ils ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'examinateur examine à Portage du Rat ou ailleurs.

M. FOWLER : Dans ce cas, il tient ses examens à Portage du Rat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Admettons qu'il fasse des examens à Portage du Rat.

M. FOWLER : Cet examinateur descend-il de Portage du Rat ou d'un autre point pour venir examiner à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'est pas sérieux.

M. FOWLER : Je suis très sérieux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucun membre du comité ne croira que l'honorable député est sérieux lorsqu'il demande si un examinateur de Portage du Rat vient faire des examens à Montréal ; c'est absurde, c'est ridicule.

M. FOWLER : J'ai dit de Portage du Rat ou d'un autre point.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a des examinateurs à Ottawa et à Québec.

M. FOWLER : Vont-ils faire des examens à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement, quand c'est nécessaire.

M. FOWLER : Ne sarait-il pas plus nécessaire d'avoir un examinateur à Montréal plutôt qu'à Portage du Rat, vu que Montréal est le plus grand port du Canada ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh, non.

M. FOWLER : L'honorable ministre de la Justice dit-il que Montréal n'est pas le plus grand port du Canada ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Presque, mais pas tout à fait.

M. FOWLER : Je comprends que l'honorable ministre de la Justice tient pour Québec comme je tiens pour Saint-Jean. Je n'avais aucune mauvaise intention à l'égard du ministre de la Marine et des Pêcheries, mais il s'est fâché, et s'il se fâche c'est son affaire. Je dis donc que le système ne vaut rien. Je dis que ces examens devraient être tenus par un jury d'examen et non pas par un seul examinateur ; je dis de plus que les examinateurs devraient demeurer aux grands ports du Canada. Je dis enfin que le système actuel est ridicule, qu'il est mauvais, et qu'il devrait être aboli quand bien même il existerait depuis la confédération.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il, afin qu'il soit consigné dans les Débats, soumettre à la Chambre un état détaillé de la manière dont ces $2,000 seront dépensés ; combien pour salaire, combien pour dépenses de voyage et combien pour autre chose. S'il nous promet de soumettre cet état détaillé nous laisserons adopter le crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai aucune objection à donner les détails les plus complets à propos de ces dépenses.

M. SPROULE : J'ai quelques mots à dire au sujet de ce crédit. Ce tapage inusité de couvercles de pupitre n'aidera pas à l'adoption de ces crédits, et il vaut autant qu'on le sache maintenant comme plus tard. Nous sommes ici pour faire notre devoir selon notre jugement. Nous ne voulons pas retarder la session, mais il est nécessaire que les renseignements les plus complets soient donnés à la Chambre concernant des crédits de ce genre. L'honorable ministre est comparativement nouveau dans son ministère et il peut ne pas en connaître tous les détails, mais l'opposition ne remplirait pas son devoir si elle adoptait ces crédits sans avoir les renseignements nécessaires, maintenant ou plus tard.

Station biologique de marine, $3,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En 1898 la Chambre a voté une somme de $2,000 pour cette fin, et comme les conditions posées par le décret du conseil expiraient en mai cette année, le crédit n'a pas été placé dans le budget principal. On a constaté que ces $2,000 pour la station biologique n'était pas suffisants, et les professeurs d'université et autres personnes sont venus me demander d'augmenter ce crédit.

Somme additionnelle pour l'inspection du bétail, $300.

M. TAYLOR : Où allez-vous dépenser cette somme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'est fait une grande exportation de bestiaux dernièrement par le part de Saint-Jean, N.-B., et comme l'inspecteur à ce port n'avait qu'un salaire de $500 et que les inspecteurs à d'autres ports avaient de $1,000 à $1,200, nous avons cru que $500 n'étaient pas suffisants pour lui.

M. FOWLER : Quel est l'inspecteur à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Buckley.

Montant supplémentaire pour récompenses à ceux qui ont opéré des sauvetages ; stations de sauvetage ; salaire et équipement de l'équipage, $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons 29 stations de sauvetage, 14 dans Ontario, 13 dans la Nouvelle-Ecosse, une à Grand Manan et une au Cap-Tourmentin. Les employés aux stations de sauvetage sont obligés de signer un engagement d'assister aux pratiques et de faire le service actif lorsqu'ils en sont requis. Ils sont obligés de faire 14 exercices pendant la saison. Il est important d'avoir pour ce service de bons chaloupiers. Il est question d'augmenter de $1.50 à $2 par jour d'allocation par homme pour les exercices. Ces chaloupiers sont très capables, et on a fait remarquer que $1.50 par jour n'était pas suffisant pour eux.

M. FOWLER : Ces chaloupiers font-ils l'exercice sous la direction d'un patron ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. FOWLER : Faudra-t-il toute cette somme de $2,000 pour donner cette augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il décidé quelque chose au sujet de cette station de sauvetage située dans le golfe du Saint-Laurent, station dont le gouvernement se propose de faire un havre de refuge, c'est-à-dire au même endroit où une station de sauvetage était nécessaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas encore.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner les noms des stations de sauvetages dans l'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sur les grands lacs, Cobourg, Collingwood, Goderich, Pelee Island, Poplar-Point, Port-Hope, Port-Colborne, Port-Rowan, Port-Stanley, Toronto, Wellington, Consecon, Long-Point, (Lac Erié) Kincardine.

M. BLAIN : Je désire appeler l'attention du ministre sur un endroit très important du lac Ontario, Port-Crédit, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Il y a un corps volontaire de sauvetage à cet endroit qui a été organisé il y a déjà plusieurs années. Il est souvent venu au secours de vaisseaux qui avaient perdu la route de Toronto. Le gouvernement devrait faire de Port-Crédit une station de sauvetage permanente.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ferai faire un rapport par mes employés.

M. BLAIN : Bientôt ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aussitôt que possible.

M. BLAIN : Si le ministre fait faire un examen et un rapport, je crois qu'il constatera que ce corps volontaire de sauvetage a rendu de grands services.

Somme additionnelle pour enquête dans les naufrages, $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est demandé par le capitaine Salmon qui travaille dans le moment à l'organisation du bureau d'enquête. Cette organisation ne coûtera pas autant de travail que celle du jury d'examen, mais on a constaté que la somme de $2,000 ne suffisait pas pour faire toutes les enquêtes demandées par les compagnies d'assurance et la chambre de commerce anglaise. La règle est de tenir une enquête au sujet de chaque accident afin d'en connaître la cause, s'il faut l'attribuer à ceux qui conduisent le navire, au navire lui-même ou au chenal. Le résultat de toutes ces enquêtes est transmis à la chambre de commerce anglaise.

M. FOWLER : Combien avez-vous fait d'enquêtes l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quinze. Cette année nous en avons déjà 12, je crois.

M. FOWLER : Combien avez-vous dépensé en tout l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année dernière nous n'avons pas eu assez d'argent. Nous avons dépensé $4,000.

M. SPROULE : Si je comprends bien l'honorable ministre, M. Salmon est le commissaire chargé de faire ces enquêtes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est le commissaire des enquêtes en vertu de la loi, et il s'associe deux aides.

M. SPROULE : Sont-ce les mêmes hommes qui l'assistent dans toutes les enquêtes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il les prend aux endroits où il fait les enquêtes.

Enquête au sujet de l'école de milice navale et de l'école de navigation, $7,500.

M. FOWLER : Voici du nouveau—une milice navale ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avions demandé d'abord $5,000 et la somme a été augmentée de $2,500 afin de nous permettre d'étudier la manière d'établir cette réserve navale, dont on a tant parlé. Il sera peut-être nécessaire d'envoyer quelqu'un à l'étranger afin d'étudier comment ces réserves navales sont organisées dans d'autres pays. L'école de navigation établie l'année dernière à Montréal a donné beaucoup de satisfaction, et je ferai déposer sur le bureau de la Cham-

bre une copie du rapport qui m'a été présenté à ce sujet. C'est un rapport très intéressant et qui montre que le capitaine Salmon connaît bien son affaire. Ces écoles devraient être encouragées et la somme de $5,000 ne devrait pas être considérée trop forte.

M. KAULBACH : Quel est l'effectif du personnel ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Montréal quatre professeurs ont donné des conférences et environ une cinquantaine d'élèves y ont suivi les cours. Ces professeurs ont donné 32 conférences sur des sujets différents.

Gratification à Alfred Couillard, second du steamer "Druid", pour blessures corporelles reçues pendant qu'il était en devoir, $600.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce pauvre garçon a perdu un œil pendant qu'il était en devoir. Il réclamait $1,000 et a consenti à accepter cette somme.

M. FOWLER : Je félicite l'honorable ministre d'avoir accordé cette gratification à cet homme, et je veux saisir cette occasion pour faire voir la manière différente dont on traite les employés de l'Intercolonial lorsqu'il leur arrive un accident. L'année dernière un accident est arrivé sur l'Intercolonial près de Belmont. Plusieurs personnes ont été tuées et un serre-frein a été grièvement blessé. C'est un miracle qu'il n'ait pas été tué. Il avait plusieurs côtes et une jambe cassées. Il a été près de huit mois sans pouvoir travailler. Pendant tout ce temps, tout ce qu'il a reçu a été $3 par semaine en sa qualité de membre d'une société d'assurance. Pour montrer la différence de traitement accordé à cet homme, je veux citer un fait. Le jour de l'accident, vu qu'il n'avait pu terminer sa course jusqu'à Moncton, on ne lui a payé que la moitié de sa journée. On ne peut trop condamner cette manière de traiter un employé. Pas un particulier ni aucune compagnie ne traiterait ses employés de la même façon. Aucun patron ne serait aussi dur pour un employé qui est blessé à son service, sans qu'il y ait faute de sa part.

Ce serre-frein a été blessé au service de l'Intercolonial et pourtant on n'a pas voulu lui payer toute sa journée parce que l'accident l'a empêché de finir sa course jusqu'à Moncton. Je suis heureux de voir que le ministère de la Marine et des Pêcheries traite ses employés d'une manière différente. Je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer de vouloir bien examiner le cas du serre-frein Crandall, blessé lors du désastre de Belmont. Cet homme a une femme et une famille nombreuse et tout ce qu'il a reçu pendant sa maladie a été $3 par semaine d'une compagnie d'assurance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas eu connaissance de ce cas, mais je promets de m'en occuper. Je rappellerai à mon honorable ami que le gouvernement contribue beaucoup au fonds d'assurance dont il parle, et c'est probablement ce fait que l'on a pris en considération. Je ne prétends pas cependant que la compensation a été proportionnée et suffisante, et je m'enquerrai de la chose.

Le comité rapporte quelques résolutions.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances qui dirige la Chambre en ce moment pourrait-il apprendre de l'honorable premier ministre quels sont les bills que le gouvernement se propose de remettre à une autre session, et quels sont ceux qu'il veut faire adopter à la session présente, afin que nous puissions nous faire une idée du temps que l'on va nous garder ici?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable premier ministre fera une déclaration probablement demain et certainement pas plus tard que lundi. La Chambre s'occupera demain du bill de l'honorable député de Norfolk-nord concernant la loi des élections, qui a été transféré aux ordres du gouvernement. Si la Chambre en finit avec ce bill demain, nous reprendrons les crédits au point où nous les avons laissés ce soir.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.30 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, le 10 octobre 1903.

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

AVIS RELATIFS AUX BILLS D'INTERET PRIVE.

Sur motion de M. Demers (Saint-Jean d'Iberville) la Chambre se forme en comité pour considérer le rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes en vue de reviser l'article 51 du règlement de la Chambre des communes et l'article 49 du règlement du Sénat, afin de les faire concorder (procès verbaux de la Chambre des communes, 18 août 1903.)

M. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : J'ai l'honneur de proposer :

Que le rapport du comité spécial nommé pour conférer avec un comité semblable du Sénat, en vue de reviser l'article 51 du règlement de la Chambre des communes et l'article 49 du règlement du Sénat, afin de le faire concorder, soit modifié par la radiation des mots : "au-dessus du nom et de l'adresse du procureur du requérant", dans les huitième et neuvième lignes, et par l'insertion, à la place, des mots suivants : "signé par le requérant ou en son nom et indiquer l'adresse du signataire."

L'article 51 du règlement se lira donc, comme il suit :

Toutes demandes adressées au parlement en vue d'obtenir l'adoption de bills d'intérêt privé d'une nature quelconque, devront être précédées d'un avis publié dans la "Gazette du Canada". Ledit avis devra énoncer clairement et distinctement la nature et l'objet de la demande, devra être signé par le requérant ou en son nom, et indiquer l'adresse de son signataire. Et lorsque la demande sera en vue d'obtenir un acte constitutif d'une compagnie, le nom de la compagnie projetée sera mentionné dans l'avis.

Le Sénat a agréé cette modification.

L'amendement est adopté.

Article (a), paragraphe 4.

Dans les cas de demandes d'actes constitutifs de compagnies de chemin de fer ou de canal, il faudra, outre l'avis dans la "Gazette du Canada" mentionné ci-dessus, un avis semblable publié dans quelque journal important, dans le principal bourg, ville ou village de chaque comté à travers lequel ce chemin de fer ou canal doit être construit.

M. SPROULE : Au nom de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant:

Qu'à la fin du paragraphe premier, les mots suivants soient ajoutés :—

Et si les travaux de quelque compagnie (constituée ou à être constituée légalement) doivent être déclarés d'utilité générale pour le Canada, l'avis devra en faire mention spécialement ; et les requérants feront adresser une copie dudit avis, par lettre recommandée, au greffier de chaque municipalité que la construction ou l'exploitation de ces travaux touche particulièrement, et aussi au secrétaire de la province dans laquelle ces travaux sont ou pourront être établies ; une déclaration statutaire devra constater que cette formalité a été remplie par les requérants.

Le but de cet amendement est de faire donner avis aux municipalités intéressées, chaque fois que dans un bill on déclare que les travaux sont pour l'avantage général du Canada.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Je crois que cet amendement a aussi été agréé par le Sénat.

L'amendement est adopté.

(b.) Lorsque la demande sera aux fins d'amender un acte existant :

1. Pour le prolongement de chaque ligne de chemin de fer ou de quelque canal ; ou pour la construction d'embranchements desdits chemin de fer ou canal :—Dans la principale ville ou le principal village dans chaque district ou comté dans lequel devront être construits lesdits prolongement ou embranchement.

2. Pour la prolongation du délai fixé pour la construction ou l'achèvement de quelque ligne de chemin de fer, ou de quelque canal, ou de quelque ligne de télégraphe ou de téléphone, ou de tous autres travaux déjà autorisés :—Dans la localité où le siège d'affaires de la compagnie est situé ou est autorisé à se fixer.

3. Pour l'extension des pouvoirs d'une compagnie (lorsqu'ils n'entraîneront pas l'octroi de quelques droits exclusifs) ; ou pour augmenter ou modifier ses pouvoirs d'émettre des obligations ou de faire des emprunts, ou pour quelqu'amendement pouvant léser les droits ou intérêts des actionnaires ou porteurs d'obligations ou créanciers de la compagnie :—Dans la localité où est situé le siège d'affaires de la compagnie.

Tous ces avis, qu'il soient insérés dans la "Gazette du Canada" ou dans une feuille publique, devront être publiés au moins une fois par semaine pendant une durée de cinq semaines consécutives ; et en ce qui concerne les provinces de Québec et du Manitoba, ils devront y être publiés en anglais et en français ; et des exemplaires marqués de chaque numéro de tous les journaux contenant ledit avis devront être adressés au greffier de la Chambre, et devront porter à l'endos "Avis de Bill d'intérêt privé" ; ou une déclaration statutaire attestant la publication pourra être envoyée au lieu desdits exemplaires.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas faire faire en double cet avis de bill d'intérêt privé ? Il faut que l'avis soit considéré par le Sénat aussi bien que par la Chambre des communes ?

M. L'ORATEUR : Le Sénat a la même règle.

M. SPROULE : Ce sont là les règles adoptées par le Sénat, bien que le Sénat doive adopter les mêmes règles.

Article 51 (c) du règlement :

Nulle pétition demandant la constitution légale d'une compagnie de chemin de fer ou d'une compagnie de canal, ou le prolongement de la ligne de quelque chemin de fer ou canal existant ou autorisé, ne sera prise en considération par le comité des Ordres Permanents, à moins qu'il n'ait été soumis au comité une carte du plan indiquant le territoire sur lequel devront être construits les travaux projetés, et chaque comté ou district dans lesquels devront être construits le chemin de fer ou canal projeté, ou quelque embranchement ou prolongement d'iceux.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Les requérants sont obligés de fournir une carte au comité des chemins de fer. Nous voulons qu'une carte soit fournie au comité des ordres permanents, afin que nous soyons en mesure de savoir que les avis ont été donnés où ils devraient être donnés. Bien entendu, la même carte pourra servir devant le comité des chemins de fer.

Les résolutions sont rapportées, lues une seconde fois et adoptées.

SUBVENTIONS DE CHEMIN DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité général lundi prochain, pour considérer les résolutions suivantes :

Qu'il est expédient de prescrire comme suit :—

1. L'Exécutif pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, et pour aider à la

construction de chacune desdites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

RENOUVELLEMENT DE SUBVENTIONS DEJA VOTEES.

Milles.

1. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne ferrée depuis le terminus actuel à Ingersoll jusqu'à Woodstock, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 26 de l'article 2.. 9
2. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour une ligne ferrée depuis Burkton jusqu'à Bobcaygeon, n'excédant pas 40 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 11 de l'article 2.. 40
3. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une ligne ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, n'excédant pas 51 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, item 6 de l'article 2.. 51
4. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne depuis un point à ou près Bancroft jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, n'excédant pas 40 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, item 5 de l'article 2, et le chapitre 7 de 1901, item 16 de l'article 2, respectivement.. 40
5. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près de la station de Caradoc, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'à Strathroy, et depuis Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Tedford ou Parkhill, n'excédant pas en totalité 31 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, item 4 de l'article 2, et chapitre 8 de 1900, item 2 de l'article 2, respectivement.. .. 31
6. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 31 de l'article 2.. 30
7. Pour une ligne ferrée depuis Jonquières jusqu'à la Baie Ha ! Ha !, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention pour 12 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, item 21, de l'article 2.. 20
8. Pour une ligne ferrée depuis Lime-Ridges dans une direction nord à travers le comté de Wolfe jusque dans le comté de Mégantic, n'excédant pas 50 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.. 50

Milles.

9. Pour une ligne ferrée depuis Joliette jusque près du lac Manan, distance n'excédant pas 60 milles, (subvention votée de nouveau), au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897 et le chapitre 8 de 1900... .. 60
10. Pour une ligne ferrée depuis Saint-Eustache jusqu'à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, ne devant pas excéder 18 milles ; depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault au Récollet, 12 milles ; et depuis Saint-Placide jusqu'à Saint-André, 8 milles, n'excédant pas en totalité 38 milles, renouvellement de subventions accordées par le chapitre 10 de 1886, chapitre 24 de 1887 et chapitre 5 de 1892, respectivement.. 38
11. Pour une ligne ferrée depuis Roberval dans une direction ouest vers la Baie de James, n'excédant pas 60 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, item 25 de l'article 2.. 60
12. Pour une ligne ferrée depuis Yamaska jusqu'à Lotbinière, distance n'excédant pas 70 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 27 de l'article 2.. 70
13. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, pour cette partie de sa ligne depuis un point à l'extrémité est de la cour de la station de Hull de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont Interprovincial dans la ville de Hull, n'excédant pas un mille ; et pour une ligne ferrée dans la ville de Hull, depuis un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, actuellement le chemin de fer Ottawa, Nord et Occidental, n'excédant pas 4 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 12 et 13, respectivement.. .. 5
14. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Restigouche et de l'Ouest), pour une ligne ferrée depuis l'extrémité ouest des dix milles de sa voie, déjà construite depuis Campbellton vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, n'excédant pas 67 milles, renouvellement de subvention et au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, chapitre 7 de 1899, item 42 de l'article 2, et chapitre 8 de 1900, item 22 de l'article 2.. 67
15. Pour une ligne ferrée depuis Woodstock jusqu'à la frontière internationale, n'excédant pas 26 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.. 26
16. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean, pour une ligne ferrée depuis un point sur le chemin du Pacifique Canadien à ou près Welford ou Westfield, ou entre lesdits deux points jusqu'à Gagetown, n'excédant pas 30 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.. 30
17. A la Compagnie du chemin de fer de Shediac et du Littoral, pour une ligne ferrée depuis Shediac jusqu'à

Milles.

Shemogue et vers le Cap-Tourmente, dans le comté de Westmoreland, n'excédant pas 38 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 25 de l'article 2.. .. 38

18 A la Compagnie du chemin de fer de Mabou et du Golfe, à responsabilité limitée, pour une ligne ferrée depuis les mines de houille de Mabou jusqu'à un point à ou près Glendyer, de là jusqu'à Orangedale, sur la ligne de l'Intercolonial, n'excédant pas 34 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, et au lieu des 25 milles subventionnés par ledit chapitre depuis Orangedale jusqu'à Broad-Cove.. .. 34

19. A la Compagnie du chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une ligne ferrée depuis New-Glasgow jusqu'à Country-Harbour et Guysborough, et depuis un point sur ledit chemin de fer jusqu'à Mulgrave, n'excédant pas 116 milles, au lieu des subventions pour 40 et 80 milles accordées par le chapitre 7 de 1901, item 4 et 1, respectivement, de l'article 2.. 116

20. Pour une ligne ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debert, n'excédant pas 4½ milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 29 de l'article 2.. .. .. .. 4½

21. Pour une ligne ferrée depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Herbert jusqu'au village de Minudie, n'excédant pas 6 miles, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.. 6

22. A la Compagnie du chemin de fer de Middleton et de Victoria-Beach, à responsabilité limitée, pour une ligne ferrée depuis Victoria-Beach jusqu'à Middleton, n'excédant pas 41 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 28 et chapitre 7 de 1901, article 2, item 21.. 41

23. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour les lignes de chemin de fer suivantes :—

(a.) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone, n'excédant pas 68 milles.. 68

(b.) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant le Passage Barrington, n'excédant pas 77 milles.. 77

(c.) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Calédonia, n'excédant pas 22 milles.. 22

(d.) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Calédonia jusqu'à Liverpool, n'excédant pas 29 milles.. 29

Les subventions à ces lignes de chemin de fer sont accordées au lieu des subventions accordées

M. FIELDING.

Milles.

par le chapitre 7 de 1899, items 17, 18, 35 et 36 de l'article 2, par le chapitre 8 de 1900, items 26 et 40 de l'article 2 ainsi que par le chapitre 7 de 1901, items 5 et 23 de l'article 2, respectivement.

24. A la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et de Richmond, à responsabilité limitée, pour 8 milles de chemin de fer de la Pointe-Tupper à Broad-Cove ; et pour une voie ferrée n'excédant pas 37 milles à partir de Chéticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et la Pointe-Tupper, soit à voter de nouveau et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.. 45

25. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin des Mines, n'excédant pas un mille, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 19.. 1

26. A la Compagnie dite The Nicola Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company, pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Spencer Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, n'excédant pas 45 milles, soit les subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 et le chapitre 4 de 1894, à voter de nouveau.. 45

27. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Winnipeg Beach ou Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic en passant par Gimli, n'excédant pas 35 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 26.. 35

28. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour une ligne de chemin de fer à partir de la ville de South-Edmonton, T.N.O., jusqu'à North-Edmonton, et de là en gagnant l'ouest vers la Passe de la Tête-Jaune, une distance n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 41.. 50

29. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière du Loup, pour une ligne ferrée depuis Frédéricton, N.-B., jusqu'à Woodstock, n'excédant pas 59 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 5 de l'article 2.. 59

NOUVELLES SUBVENTIONS.

30. Pour une ligne ferrée depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, n'excédant pas 35 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 22 de l'article 2.. 35

31. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin ou depuis Ingersoll jusqu'à Stratford ou jusqu'à un point situé entre ces deux

Milles.

endroits, n'excédant pas 35 milles, étant en outre et en continuation des neuf milles mentionnés dans l'item 1 de cet article.. 35

32. A la Compagnie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa pour une voie ferée depuis le terminus actuel du chemin de fer, près de Bancroft, jusqu'à Renfrew ou son voisinage, n'excédant pas 75 milles.. .. 75

33. A la Compagnie du chemin de fer du Nipigon, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon, et à partir d'un point situé sur la rive nord du lac Nipigon en gagnant le nord, n'excédant pas 80 milles.. 80

34. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une ligne de chemin de fer à partir de Little-Current sur sa voie actuelle jusqu'à Sudbury, et de là vers la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention de 21 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, item 38 de l'article 2.. 30

35. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie du Tonnerre, Nipigon et Saint-Joe, pour une ligne de chemin de fer à partir de Port-Arthur-Nord en gagnant l'est, n'excédant pas 50 milles.. 50

36. Pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Témagami, dans le district de Nipissingue, n'excédant pas 50 milles.. .. 50

37. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour le prolongede sa ligne à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près d'Actinolite, de là dans la direction du nord-ouest en passant par les villages de Queensboro et Bannockburn jusqu'à un point dans le canton de Marmora ou jusqu'au lac, dans le comté de Hastings, ne dépassant pas 20 milles en tout.. 20

38. A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour une ligne ferrée à partir de l'extrémité de sa ligne, telle que subventionnée par le chapitre 7 de 1901 vers le nord, n'excédant pas 19 milles ; et pour une ligne ferrée depuis Bruce-Mines jusqu'à la jonction de Bruce-Mines, n'excédant pas 2 milles.. 21

39. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer à partir de Toronto, en passant du côté est du lac Simcoe, de Parry-Sound et de Sudbury, vers la Baie de James, n'excédant pas 265 milles, au lieu des deux subventions octroyées en vertu du chapitre 8 de 1900, pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la baie James.. 265

40. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean.. 1

41. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour le prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir de de Morin-Flatts jusqu'à Saint-Jérôme, devant se raccorder au chemin de fer du Grand-Nord, n'excédant pas 22 milles.. 22

42. A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et Baie James, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiscamingue, au terminus actuel de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la direction du nord-ouest, ne devant pas dépasser 50 miles.. 50

43. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, ne dépassant pas 20 milles.. 20

44. Pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Nomininge jusqu'à la Lièvre, ne dépassant pas 35 milles.. 35

45. Pour une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Lime-Ridge, dans le comté de Mégantic jusqu'au pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, n'excédant pas 30 milles.. 30

46. A la Compagnie du chemin de fer Québec Central, pour le prolongement de sa voie ferrée à partir de Saint-François jusqu'à Saint-Georges, ne dépassant pas 9 milles ; aussi, pour une ligne de chemin de fer à partir de Scott-Junction jusqu'au pont de Québec ne dépassant pas 22 milles.. 31

47. Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du Lac Bouchette, sur le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, ne dépassant pas 13 milles.. 13

48. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Québec vers les Sept-Iles, n'excédant pas 200 milles.. 200

49. Pour une ligne d'embranchement à partir d'un point sur le chemin de fer du Pacifique Canadien à ou près de Saint-Philippe d'Argenteuil, de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, n'excédant pas 3 milles.. 3

50. A la Compagnie du chemin de fer de la montagne d'Orford, à partir d'un point sur la ligne-mère entre Laurenceville et Eastman jusqu'au lac Bonella, 5 milles ; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; et d'Eastman jusqu'à la ligne limitrophe entre le canton de Bolton, partie est, et le canton de Potton, 12 milles ; n'excédant pas en tout 27 milles.. 27

51. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, pour une ligne de chemin de fer partant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal sur le chemin de fer Intercolonial, et à partir de ce point jusqu'à Edmundston, N.-B., n'excédant pas 260 milles ; et pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, n'excédant pas 102 milles.. 362

52. Pour une ligne de chemin de fer, en sus et en prolongement de la ligne mentionnée dans le paragraphe onze, à partir de Roberval, dans la direction de la baie de James, n'excédant pas 40 milles.. 40

Milles.

53. Pour une ligne d'embranchement à partir d'un point près du pont de la rivière des Trois-Pistoles sur le chemin de fer Intercolonial allant dans une direction sud-est jusqu'aux chutes McKenzie et Renouf, rivière Trois-Pistoles, n'excédant pas 2½ milles.. .. .. 2½

54. A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé pour une ligne de chemin de fer partant d'un point à ou près Saint-Octave sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Matane, n'excédant pas 30 milles.. 30

55. A la Compagnie du chemin de fer Chateauguay et du Nord, pour une voie ferrée partant d'un point situé sur sa ligne principale à ou près l'Epiphanie, en passant par la paroisse de Saint-Jacques-l'Achigan jusqu'au village de Rawdon, n'excédant pas 16 milles.. 16

56. Pour une voie ferrée à partir de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Montréal et Atlantique à Saint-Guillaume jusqu'à la rivière Yamaska, se raccordant au chemin de fer de la Rive-Sud, une distance n'excédant pas 12 milles.. 12

57. Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 35 milles, à partir de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice jusqu'à un point du chemin de fer du lac Saint-Jean, où elle traverse la rivière Jeannotte.. 35

58. A la Compagnie de chemin de fer Montréal-Northern pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 15 milles, à partir d'un point situé à ou près la station de Sainte-Agathe des Monts, et se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud.. 15

59 A la Compagnie de chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 33 milles, en outre de et comme prolongement de la ligne de 67 milles mentionnée dans l'item 14 de cet article, jusqu'à un point de la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston.. 33

60. A la Compagnie de chemin de fer Beersville Coal, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 7 milles, à partir d'Adamsville sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point situé à ou près Brown's Landing ou Beersville.. 7

61 A la Compagnie de chemin de fer York et Carleton, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 5 milles, à partir de son terminus ouest actuel. 5

62. A la Compagnie de chemin de fer Mabou et Golfe à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 4 milles, à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près la station Mines-Road, et allant jusqu'au quai de l'Anse-à-Caribou, ladite ligne étant en outre de la subvention mentionnée dans l'item 18 de cet article.. 4

63. A la Compagnie de chemin de fer Nova Scotia Eastern, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 120 milles, à partir de Dartmouth par la vallée Musquodoboit jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée dans l'item 19 de cet article.. .. 120

Milles.

64. A la Compagnie de chemin de fer Midland, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 34 milles, à partir de Truro, en se dirigeant au nord vers Brûlé.. 34

65. Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, de Saint-Pierre à Louisbourg.. 50

66. A la Compagnie de chemin de fer Kootenay Central, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 106 milles, à partir de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer Crow's-Nest à un point situé à ou près Elko.. .. 106

67. A la Compagnie de chemin de fer Kettle-River-Valley, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Kettle.. 50

68. Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 55 milles, à partir de Wellington.. 55

69. Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 150 milles, allant de Midway à Vernon.. 150

70. A la Compagnie de chemin de fer Rivière Sainte-Marie, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles, à partir de Spring-Coulee et traversant la rivière Sainte-Marie à Cardston, et à partir d'un point sur cette ligne située à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, environ 16 milles, n'excédant pas en totalité 32 milles.. 48

71. Pour une ligne ferrée depuis la cité de Dawson jusqu'à la rivière Stewart, passant à ou près Grand-Fork, n'excédant pas 84 milles.. 84

72. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, pour un embranchement depuis un point sur la ligne principale entre Moosomin et Elkhorn, dans une direction nord-ouest jusqu'à un point dans le voisinage des collines du Faisan, n'excédant pas 136 milles.. 136

73. Pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Medicine-Hat, sur la ligne du Pacifique Canadien jusqu'aux mines de houille dans ou près les townships 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e méridien principal, n'excédant pas 8 milles.. 8

74. Au chemin de fer Grand Nord du Canada, pour une ligne ferrée depuis la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec, n'excédant pas 70 milles.. 70

75. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour une ligne ferrée jusqu'à Barrington-Passage en sus et pour faire suite aux 77 milles mentionnés dans l'item 23 (b.) de cet article, n'excédant pas 35 milles.. 35

76. A la Compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany, pour une ligne ferrée depuis Peninsula-Harbour dans une direction nord, n'excédant pas 10 milles.. 10

Milles.

77. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour une ligne ferrée depuis la station de Parrsboro, jusqu'au quai de Riverside, n'excédant pas 1 mille.. 1

78. A la Compagnie de chemin de fer de la rivière Indienne, pour une voie ferrée à l'extrémité, ou près de l'extrémité nord du lac Mégantic, de là vers le sud le long dudit lac jusqu'à un point sur la frontière Internationale, n'excédant pas 19 milles.. .. 19

2. L'Exécutif pourra accorder les subventions ci-après mentionnées pour aider à la construction des ponts aussi ci-après mentionnés, savoir :—

1. Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses approches sur la rivière Nicolet à Nicolet, au lieu d'une subvention en vertu du chapitre 8 de l'Acte 63-64 Victoria, item 39 de l'article 2.. $15,000 00

2. Pour aider à la construction du tablier en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière d'Yamaska, au lieu d'une subvention en vertu du chapitre 8 de l'Acte 63-64 Victoria, item 38 de l'article 2, mais sauf les mêmes conditions qui y sont exprimées, payable à la "Canadian Bridge Company", de Walkerville, d'après la réclamation qu'elle pourra avoir pour ouvrage déjà fait sur ledit pont.. 50,000 00

3. A la "Canadian Bridge Company," de Walkerville, pour renforcer et compléter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné en faveur de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, par l'article 3 du chapitre 7 de l'Acte 62-63 Victoria, une somme de $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions gagnées ou à gagner.. .. .. 35,000 00

4. A la Compagnie de chemin de fer de Chateauguay et du Nord. En sus de la subvention accordée pour le pont du Bout de l'Ile, par le chapitre 6, article 33 de l'Acte 63-64 Victoria.. .. .. 50,000 00

3. Dans les présentes résolutions, à moins que le contexte ne l'exige autrement, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprendra le montant dépensé pour tout pont, jusqu'au chiffre de $25,000 mais pas au delà, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée qui ne recevra pas de bonus autrement, mais elle ne comprendra pas le coût du terminus et droit de passage du chemin de fer dans aucune ville constituée ; et ledit coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par l'Exécutif, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat attestant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement d'une subvention est demandée, qu'il s'est soigneusement enquis du coût de ladite ligne et qu'à son avis le montant sur lequel est basée la demande de subvention est raisonnable et ne dépasse pas le coût véritable, réel et raisonnable de la construction dudit chemin de fer.

4. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix de l'Exécutif, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :—

(a.) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(b.) par versement, lors de l'achèvement de chaque section de 10 milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(c.) sur les estimations du progrès des travaux d'après le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille dollars ;

(d.) Au sujet de (b) et (c), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elle sont accordées par l'Exécutif, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction de l'Exécutif qu'elles sont en mesure de construire et compléter lesdits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par l'Exécutif ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par l'Exécutif sur le rapport du ministre, avec l'approbation de l'Exécutif, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation de l'Exécutif.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que l'Exécutif pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de transport uniforme par mille ; et l'Exécutif aura en tout temps la règlementation absolue des tarifs à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tout ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

7. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayant droits, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, sera tenue de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport gratuit des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons convenablement aménagés pour ce service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouverne-

ment pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par l'Exécutif ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. L'Exécutif pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent être obtenus au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au courant de la teneur desdites résolutions, les recommande à la considération de la Chambre.

Le motion est adoptée.

MESURES DU GOUVERNEMENT.

Le PREMIER MINISTRE : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'ai l'honneur de dire que, lundi prochain, je ferai connaître à la Chambre les mesures que le gouvernement pourra avoir encore à présenter dans le cours de la présente session.

PETITION CONTRE LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si l'on fait quelque chose au sujet de la motion adoptée il y a un jour ou deux par rapport aux prétendues irrégularités dans les pétitions présentées à la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas vu le président du comité des privilèges et élections à ce sujet. Rien n'a encore été fait.

MODIFICATION DE L'ACTE DES SINISTRES MARITIMES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose la troisième lecture du bill (n° 263) modifiant l'acte relatif aux sinistres maritimes, 1901.

M. R. L. BORDEN : J'ai parcouru le mémoire que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a bien voulu me faire remettre par rapport aux dispositions de ce bill. Je vois que mon honorable ami n'a pas été absolument exact dans la déclaration qu'il a faite à la Chambre, lorsqu'il a dit que ce bill est présenté sur l'avis du British Board of Trade. Je vois, d'autre part, que les amendements sont faits et présentés sur la recommandation du capitaine Salmon, fonctionnaire récemment nommé pour prendre la place de feu le capitaine W. H. Smith. Si je n'avais pas été sous l'impression que ces amendements étaient proposés sur le conseil du British Board of Trade, je les aurais peut-être examinés d'un peu plus près. Cependant, comme ils ont été préparés sur l'avis d'un fonctionnaire qu'on nous dit être très capable et très utile, et comme, bien entendu, mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, et tout l'Exécutif acceptent l'entière responsabilité de cette mesure, je ne critiquerai pas davantage les dispositions du bill.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois et passé.

MODIFICATION DE L'ACTE DES ELECTIONS FEDERALES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, 1900.

M. CHARLTON : La question des moyens à prendre pour enrayer la corruption électorale au Canada est assez grave pour qu'il soit inutile que j'insiste sur ses conséquences. Cette corruption se pratique sur une certaine échelle, et dans la mesure où elle existe, elle nuit aux intérêts de notre pays et constitue une menace pour la stabilité de nos institutions. Le bill relatif à cette question fut référé à un comité spécial il y a quelques semaines. Ce comité était composé de cinq membres de la droite et de quatre membres de la gauche, et il se mit à l'œuvre avec le désir sincère de soumettre un projet de loi conçu dans l'intérêt public et pour le plus grand bien du Canada.

Il n'y a eu aucune manifestation de sentiment politique au sein du comité. Chaque membre du comité s'est efforcé de donner toute la perfection possible à un projet de loi qui, à notre avis, s'impose à l'approbation de la Chambre et répond aux besoins du pays. Au cours de ses travaux, le comité a obtenu le concours du ministère de la Justice. Un des fonctionnaires de ce ministère a assisté régulièrement à nos séances, faisant l'office de conseil pour toutes les questions de droit. Le rédacteur des lois de la Chambre des communes nous a aussi prêté son concours. Les membres du comité ont approuvé d'une voix unanime les dispositions du bill à l'étude, sauf un seul article : celui qui se rattache au vote obligatoire.

Au cours de certaines séances, nous avons bénéficié des services du ministre des Finances, services qui nous ont été d'un secours inappréciable. La plus parfaite harmonie

n'a cessé de régner, au milieu de nos travaux et délibérations, et cela nous fait bien augurer du succès de cette mesure. Nous soumettons maintenant ce bill à l'étude et au jugement de la Chambre. Si la Chambre est d'avis qu'il importe d'éliminer d'autres dispositions de ce bill, le comité se tient à la disposition de la Chambre à cet égard. Puisqu'il y a eu divergence d'avis au sein du comité relativement à la disposition se rattachant au vote obligatoire, il serait peut-être plus prudent de rayer cette disposition de projet de loi. Je laisse à la Chambre le soin d'étudier cette question. Je vais maintenant donner quelques éclaircissements sur les différentes dispositions du bill à l'étude. La première disposition se rattache au vote obligatoire ou à la peine décrétée contre ceux qui s'abstiennent de voter. Le bill statue que l'électeur qui s'abstient de voter sera inhabile à exercer ses droits politiques pendant une période de six ans ; mais s'il est absent de la division électorale, ou s'il est malade——

L'honorable M. HAGGART : Comment le privez-vous de ses droits politiques ?

M. CHARLTON : Nous le déclarons inhabile à exercer son droit de suffrage pendant six ans.

L'honorable M. HAGGART : Quel mode adoptez-vous ?

M. CHARLTON : Cet électeur devient inhabile par le fait qu'il s'abstient de voter et son nom ne figure pas sur la liste des votants. Mais je le répète, s'il prouve que son abstention a été motivée par son absence du comté, et que cette absence n'est ni voulue ni volontaire, ou qu'elle a été provoquée par la maladie, ou parce qu'il est allé voter dans quelque autre comté, alors il est exonéré, et n'est plus passible de la peine décrétée par ce bill. Je le répète, il a surgi une divergence d'opinion au sein du comité relativement à la disposition en question. L'article 11 de la loi des élections fédérales de 1900 subit une modification. Voici la teneur de cet article de la loi en question :

La personne à qui il sera adressé un bref, ainsi que ci-après prévu, sera officier-rapporteur à l'élection à laquelle se rattachera le bref ; mais si cette personne refuse, ou s'il lui est interdit d'agir ou si elle se trouve dans l'impossibilité de le faire, le Gouverneur général pourra nommer une autre personne pour remplir les fonctions.

Cet article est révoqué et la disposition suivante y est substituée :

Le bref est adressé au shérif ou au régistrateur, ou à l'un des shérifs ou à l'un des régistrateurs, pour le district électoral où l'élection doit avoir lieu, et ce shérif ou régistrateur est l'officier rapporteur pour cette élection.

2. Si, pour une raison quelconque, il n'y a pas de shérif ou de régistrateur à qui puisse être adressé le bref, ou si le shérif ou le régistrateur est inhabile à agir ou se trouve dans l'impossibilité de le faire, ou si toute autre personne à laquelle aura été adressé le bref refuse d'agir, ou en est incapable ou empêché, l'Exécutif peut assigner à une autre personne les fonctions d'officier-rapporteur.

Il ne sera adressé au même président d'élection qu'un seul bref à la fois. L'objectif de cette disposition est de confier aux shérifs et aux régistrateurs la charge de président d'élection dans la mesure où la chose est possible, et si je ne me trompe, cette disjosition s'imposera à l'approbation de la Chambre. Ce sont des fonctionnaires d'une parfaite intégrité, qui ne sauraient guère se laisser influencer par des considération d'ordre politique, et il va sans dire qu'en faisant leurs nominations, ils ne sauraient obéir à des motifs entachés de corruption. L'article 13, subit aussi une modification. Nous insérons au bill le paragraphe qui suit :

Toute personne qui lorsqu'elle est inhabile à agir en vertu des dispositions du présent acte ou de tout autre acte, remplit les fonctions d'officier-rapporteur, de secrétaire d'élection, de sous-officier-rapporteur ou de greffier de bureau de votation, sera privée de ses droits d'électeur pour une période de sept années et sera coupable d'un acte criminel et passible d'emprisonnement, sans l'alternative d'une amende, pour une période d'au plus douze mois et d'au moins six mois, avec ou sans travaux forcés.

Nous ajoutons à l'article 12 la disposition que voici à titre de paragraphe (i) :

Les personnes, autres que les shérifs ou régistrateurs, occupant quelque fonction publique relevant du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial——

Ne sauraient remplir les fonctions de président d'élection. L'article 21 de la loi des élections est amendé, par l'insertion à la suite du mot "listes," à la troisième ligne, des mots : "un relevé" des infractions prévues et des peines édictées par la présente loi." Cette modification est le résultat d'un projet de loi antérieur qui décrète qu'un relevé de toutes les peines édictées par la présente loi sera transmis au président d'élection qui le fera afficher dans deux bureaux de votation , à la façon des avis d'élection ; et une disposition ultérieure prescrit, en outre, qu'un relevé des infractions prévues et des peines édictées par la présente loi sera adressé au président d'élection et transmis par la poste, franc de port, à chaque électeur dont le nom se trouve sur la liste. Il est ajouté à la disposition relative aux listes, un article statuant sur la distribution de cet exemplaire du relevé des infractions prévues et des peines édictées par la présente loi. L'article 26 de la loi en question est modifié par l'insertion, après le mot "proclamation" des mots "le relevé des infractions prévues et des peines édictées par la présente loi." La loi, dans sa teneur actuelle, est ainsi conçue :

L'officier rapporteur fera afficher cette proclamation et ce bref——

Nous n'ajoutons à cette disposition que le relevé des infractions prévues et des peines édictées par la présente loi.

L'article 26 est amendé par l'insertion du paragraphe qui suit :

Dans le plus court délai possible après la réception du bref, l'officier-rapporteur doit expédier par la poste, franc de port, un exemplaire du relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte, à chaque électeur dont le nom se trouve sur la liste ; et dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, l'officier-rapporteur doit expédier un nombre suffisant d'exemplaires de ce relevé à chaque directeur de la poste dans le district électoral, et il incombe à ce dernier d'en distribuer un exemplaire à chaque électeur, quand il se présente au guichet du bureau de poste, pour demander ses objets de correspondance.

Cette disposition relative à l'Ile du Prince-Edouard tient à ce qu'il n'y a pas de listes de votants dans cette province. Le paragraphe 1, de l'article 41 de la loi en question est révoqué et remplacé par une autre disposition. Le paragraphe (f) dans sa tenuer actuelle, se rattache aux instructions dressées pour la gouverne des votants. Voici la teneur du paragraphe substitué au paragraphe en question :

Fournir à chaque sous-officier-rapporteur au moins dix exemplaires imprimés, suivant la formule L, des instructions pour la gouverne des électeurs exerçant leur droit de vote et au moins dix exemplaires du relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte, lesquelles instructions imprimées et lequel relevé le sous-officier-rapporteur fera afficher, avant ou à l'ouverture du bureau, le jour de votation, dans des endroits apparents en dehors des bureaux de votation, de même que dans chaque compartiment du bureau.

L'objet visé ici est de faire afficher dans différents endroits le texte de la loi relatif aux peines et aux infractions. Il y a dans le bill à l'étude une disposition se rattachant à l'article 26, relativement à l'expédition par la poste de ces relevés des infractions et des peines adressées aux votants. Voici le paragraphe substitué :

Tout directeur de la poste qui, de propos délibéré, néglige ou refuse de remettre promptement à chaque électeur ce relevé est passible d'une amende n'excédant pas cinquante dollars et en plus des frais en faveur de quiconque en fait la demande en justice. Néanmoins cette demande ne doit être imposée qu'une fois pour chaque élection où la négligence se produit.

Le paragraphe 8 de l'article 96 statue que nul électeur ne devra montrer à qui que ce soit son bulletin de vote ; que personne ne devra chercher à engager un électeur à montrer son bulletin de vote ; qu'il ne sera donné aucun renseignement relatif au numéro inscrit sur le talon du billetin de vote ni au sujet du nom du candidat pour lequel un électeur se propose de voter ou a voté ; qu'on ne cherchera pas à connaître, pendant le dépouillement du scrutin, le nom du candidat en faveur duquel quelque vote est exprimé et qu'on ne communiquera à personne de renseignements à ce sujet, lors du dépouillement. Voici la teneur du paragraphe 8 de l'article 96 :

M. CHARLTON.

Quiconque enfreindra quelque disposition du présent article sera coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de deux cents dollars au plus, et d'un emprisonnement de six mois au plus, avec ou sans travaux forcés, à défaut de paiement de cette demande.

Voici la teneur du paragraphe substitué à cet article :

Quiconque contrevient aux prescriptions du présent article est privé du droit de suffrage pour une période de sept années et coupable d'un acte criminel, et s'il est officier-rapporteur, secrétaire d'élection, sous-officier-rapporteur, greffier du bureau de votation ou employé à autre titre à l'élection, passible d'emprisonnement, sans alternative d'amende, pour une période de douze mois au plus et de six mois au moins, avec ou sans travaux forcés, et s'il ne remplit aucune des fonctions sus-mentionnées, d'une amende de cent dollars au moins avec dépens et de deux cents dollars au plus avec dépens, ou à défaut de paiement de telle amende et des dépens, d'un emprisonnement pour une période de six mois au plus et d'au moins trois mois avec ou sans travaux forcés.

Le paragraphe (i) de l'article 108 est révoqué et un autre parapraghe (i) y est substitué. Le paragraphe (a) de l'article 108 se rattache aux dons ou aux prêts de deniers ou valeurs, etc., dans le but d'engager un électeur à voter ou à s'abstenir de voter ; le paragraphe (b) se rattache aux promesses de charges et d'emplois ; le paragraphe (c) aux dons, prêts, offres, promesses ou conventions, faits dans le même but ; le paragraphe (d) est relatif aux actes accomplis en retour de ces promesses ou conventions ; le paragraphe (e) a trait aux deniers avancés ou payés pour manœuvres frauduleuses et pour corrompre les électeurs ; le paragraphe (f) se rattache à la demande et à la sollicitation de dons ou prêts de deniers ou valeurs faits aux candidats ou à leurs agents ; le paragraphe (g) se rattache à l'acceptation de quelque somme d'argent, don, prêt ou récompense, etc., avant ou durant une élection, et le paragraphe (h) à l'acceptation de quelque somme d'argent ou récompense après une élection ; le paragraphe (i) qui se rattache à la corruption des candidats est révoqué et remplacé par le paragraphe suivant :

(i.) Quiconque, afin d'induire quelqu'un à permettre qu'on le porte candidat, ou à s'abstenir de se porter candidat, donnera ou procurera quelque charge, place ou emploi, ou conviendra de donner ou procurer, ou offrira ou promettra de procurer, ou cherchera à procurer quelque charge, place ou emploi à cette personne ou à quelque autre.

Les lignes suivantes sont aussi révoquées:

Et chacune de ces contraventions sera un acte criminel, et le délinquant sera passible d'un emprisonnement de six mois au plus, et aussi d'une amende de deux cents dollars, payable, avec dépens, à quiconque en poursuivra le recouvrement.

Néanmoins, les dépenses personnelles réelles de tout candidat, les dépenses pour services professionnels réellement rendus, et les sommes payées de bonne foi pour le coût légitime des impressions et annonces, seront considérées

comme dépenses légalement faites et dont le paiement ne constituera pas une infraction à la présente loi.

Le paragraphe " i " et ces lignes sont révoqués et remplacés par ce qui suit :

(i.) Quiconque offre, promet, donne ou procure, ou convient d'offrir, de promettre, de donner ou de procurer, ou s'efforce de procurer de l'argent, quelque fonction, place, emploi ou autre considération estimable à prix d'argent, pour engager quelqu'un à permettre qu'on le porte candidat, ou à s'abstenir de se porter ou à se retirer s'il est devenu candidat, et quiconque reçoit ou, convient de recevoir quelque offre, promesse ou don dans les buts susdits :

Nous ajoutons deux paragraphes nouveaux à cet article :

(j.) Tout patron qui dans les quatre-vingt-dix jours qui précèdent une élection générale, paye les gages ou le salaire de ses employés au moyen d'enveloppes, ou affiche ou autrement expose dans la boutique, l'usine, l'établissement ou l'endroit où travaillent ses employés, ou dans quelque endroit avoisinant, quelque avis à la main ou placard, qui contiennent, lesdites enveloppes ou lesdites avis à la main ou placard, expressément ou implicitement des menaces dont le but ou la portée est d'opérer une pression sur ses employés dans l'exercice de leurs droits d'électeurs, ou quelque avis ou déclaration énonçant que les salaires ou le travail à tels boutique, usine, établissement ou endroit, dépendront du succès de quelque candidat d'un certain parti politique ; ou du succès d'un parti politique quelconque ;

(k.) Tout fonctionnaire ou employé du Canada ou de quelque province du Canada, qui directement ou indirectement paie ou promet de payer, ou induit ou force, ou tente d'induire ou de forcer quelque autre personne à payer ou promettre de payer, ou qui reçoit d'autrui quelque souscription, contribution ou cotisation pour des fins politiques, ou qui prépare ou organise ou se mêle de quelque manière de préparer ou organiser une cotisation, souscription ou contrfibution politique ;

Et quiconque se rend ainsi coupable de quelqu'un de ces actes est privé de son droit d'électeur pour une période de sept années, et est coupable d'un acte criminel, et s'il est officier-rapporteur, secrétaire d'élection, sous-officier-rapporteur, greffier d'un bureau de votation, ou employé à quelque autre titre à l'élection, passible d'emprisonnement, sans alternative d'amende, pour une période de douze mois ou plus et d'au moins six mois, avec ou sans travaux forcés, et s'il n'occupe aucune de ces fonctions, d'une amende de cent dollars au moins et d'au plus deux cents dollars avec dépens en faveur de quiconque en poursuit le recouvrement, ou à défaut de paiement de ladite amende et des dépens, d'un emprisonnement de six mois au plus et d'au moins trois mois, avec ou sans travaux forcés.

La dernière disposition de l'article à l'étude sera sans doute d'un vif intérêt pour les députés et pour le public :

Néanmoins les dépenses personnelles effectives du candidat, ses dépenses pour services professionnels effectifs, et les sommes payées de bonne foi, à prix raisonnables, pour impressions, annonces, affichages, et loyer des salles ou des pièces pour les assemblées publiques ou pour les réunions de comités, ou pour honoraires des orateurs aux assemblées publiques, ou pour solliciteurs de suffrages et organisateurs de l'élection—solliciteurs et organisateurs dont le nombre, dans les districts électoraux situés en tout ou en partie dans les villes, ne doit pas dépasser dix, et ne doit pas dépasser trois dans les autres districts électoraux—sont réputées des dépenses légitimes dont le paiement ne constitue pas une contravention aux prescriptions du présent acte.

Nous ajoutons à l'article 108 la disposition suivante, à titre d'article 108a :

Celui qui s'est rendu coupable d'une infraction à quelqu'une des dispositions de l'article qui précède peut être cité comme témoin contre tout individu prévenu de pareille infraction, et peut être contraint de comparaître et de rendre témoignage lors d'un procs, d'une audition, d'une procédure ou d'une enquête. Néanmoins, si tel individu a répondu fidèlement à toutes les questions auxquelles le tribunal lui a demandé de répondre, il a droit à un certificat d'immunité de la part de la cour, rédigé suivant la formule FF, et le témoignage ainsi rendu par lui ne pourra ensuite servir dans aucune poursuite ou procédure, tant au civil qu'au criminel dirigée contre lui.

2. L'individu qui a rendu témoignage et s'est fait donner un certificat d'immunité ne peut plus ensuite être poursuivi, mis en accusation ou en jugement, non plus que puni pour l'infraction au sujet de laquelle il a rendu témoignage, et il peut en conséquence, opposer en défense le dit certificat d'immunité, à l'encontre de pareille poursuite ou mise en accusation ou en jugement.

Cette disposition, cela va sans dire, est de haute importance, et les partisans de cette mesure sont d'avis qu'elle contribuera puissamment à faire disparaître et à enrayer le fléau de la corruption en temps d'élection. Elle met le corrupteur à la merci de celui qu'il cherche à corrompre ; elle rend le métier de corrupteur fort dangereux. Il ne s'agit pas ici d'un simple essai, puisque cette disposition législative a été mise à l'épreuve aux Etats-Unis, et son application a parfaitement réussi. Parmi les objections que l'on a soulevées et discutées ici, l'on a prétendu qu'en toute probabilité, cette disposition ouvrirait la porte au chantage ; à cela je réponds, qu'on ne saurait parer au danger du chantage, lorsqu'un particulier dirige des poursuites. Ce système a donné pleine satisfaction et a bien fonctionné. Le fléau de la corruption exercée en temps d'élection par l'achat des votes au bureau de votation a été complètement enrayé.

L'article 113 subit aussi une modification. Il se rattache au transport des votants au bureau de votation ainsi qu'aux peines et à la perte du droit de suffrage décrétées contre le délinquant. La disposition qui suit est aussi d'une haute importance et elle s'impose à l'approbation de la Chambre. Après mûre délibération, tout le monde a admis qu'en pratique il est impossible d'empêcher les candidats ou autres de faire le louage de voitures que cette disposition légalise.

L'article 113 du dit acte est modifié par l'insertion de la disposition restrictive qui suit :

Néanmoins, nulle disposition du présent article ne doit s'interpréter de façon à décréter d'illégalité le fait d'un candidat ou d'une autre

personne d'avoir loué de bonne foi, pour quelque fin que ce soit et moyennant des prix légitimes et ordinairement en cours, un cheval ou atelage, un carosse, fiacre, traîneau ou autre véhicule appartenant ou servant usuellement à un cocher ou loueur de profession.

L'honorable M. HAGGART : Que contient l'article 113 ?

M. CHARLTON : Je vais en donner le texte. En voici la teneur :

Le louage, ou la promesse de payer, ou le paiement pour l'usage d'un cheval, attelage (team), voiture, cabriolet ou autre véhicule, par un candidat ou par une autre personne en son nom, pour transporter les électeurs au bureau de votation ou de ce bureau ou aux environs, à une élection, ou le paiement par un candidat, ou par quelque personne en son nom, des frais de voyage et autres d'un électeur pour se rendre à un bureau de votation ou en revenir, sont des actes illicites ; et tout candidat ou autre personne qui s'en rendra coupable sera passible d'une amende cent piastres, payable à celui qui en poursuivra le recouvrement ; et tout électeur qui louera un cheval, cabriolet, charrette, wagon, traîneau, carrosse ou autre véhicule pour un candidat ou pour l'agent d'un candidat, dans le but de transporter les électeurs, aller ou retour, au bureau de votation, sera ipso facto privé du droit de voter à cette élection, et encourra pour chaque infraction une amende de cent piastres, payable à celui qui en poursuivra le recouvrement.

Du moment que cette disposition législative s'applique uniquement aux véhicules appartenant aux cochers de place et aux propriétaires d'écuries de louage, le comité après mûre délibération, a cru que le fait de louer, le jour de la votation, ces véhicules pour les usages auxquels ils sont uniformément consacrés à chaque élection, ne saurait constituer un délit ni un acte entaché de corruption. Cette disposition ne fait donc que légaliser une coutume pratiquée avec une parfaite impunité, en l'absence de toute prescription législative.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition légalise-t-elle le louage des services des cochers de place ou des loueurs de chevaux ?

M. CHARLTON : Oui; mais elle ne légalise point le louage des voitures de cultivateurs ou d'autres que celles des loueurs de chevaux.

M. DAVIS : Qu'adviendrait-il dans un comté rural, où il n'y a ni cocher de place ni loueurs de chevaux ?

M. CHARLTON : En pareilles circonstances, il n'est pas permis de louer de voitures. Autrement, tous les cultivateurs voudraient louer leurs voitures.

M. DAVIS : Cette loi intéresse donc les villes.

M. CHARLTON : Evidemment. C'est à la Chambre à déclarer si cette prescription législative est convenable ; car, on le sait, dans les villes c'est l'usage universel d'employer des cochers de place, et la chose est inévitable.

L'article 117 subit aussi une modification. Il vise les personnes qui votent sans être habiles à le faire. Voici l'amendement :

Tout aubain ou toute autre personne qui n'est pas électeur et demeure hors du Canada et qui sollicite des suffrages et travaille de quelque manière que ce soit pour assurer l'élection d'un candidat, est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de cent dollars et des dépens, et de deux cents dollars au plus avec dépens, ou, à défaut de paiement de la dite amende et des dépens, d'un emprisonnement pour une période d'au plus six mois et d'au moins trois mois, avec ou sans travaux forcés.

Durant la période électorale, au Canada, on fait venir des Etats-Unis des zélateurs et des solliciteurs de suffrages, qui parcourent les comtés et violent la loi des élections. Mais le lendemain du jour de la votation ou au cours de la nuit même, ils disparaissent et se mettent en dehors de la juridiction des tribunaux canadiens. Cette prescription législative pare à cet abus et une disposition que je vais citer décrète qu'ils peuvent être arrêtés.

Vient ensuite :

12. La formule U de la première annexe du dit acte, telle que prescrite en l'article 12 du chapitre 16 des statuts de 1901 est abrogée et remplacée par la suivante :

Cette disposition a trait au vote obligatoire. Si la disposition rendant le vote obligatoire est adoptée, cet article demeurera au bill ; dans le cas contraire, on le rayera. Il est simplement statué que l'électeur qui a perdu son droit de suffrage parce qu'il a manqué de voter, a droit à son suffrage si son absence est inévitable, ou pour quelque autre raison suffisante.

L'article 131 statue sur la procédure civile et criminelle, ainsi qu'au sujet du recouvrement des amendes, des confiscations, et le nouvel article, qui est inséré à titre d'article 131 a, est ainsi conçu :

Si quelqu'un est accusé d'un acte criminel aux termes du présent acte, et s'il y a lieu de craindre qu'il ne tente de se soustraire à l'arrestation, il est suffisant de l'accuser en termes généraux d'une infraction aux Actes des élections fédérales, sans particulariser. La dénonciation dans ce cas peut se faire selon la formule GG, et le juge de paix qui reçoit pareille dénonciation lancera incontinent un mandat d'arrestation selon la formule HH. Quand un individu est arrêté et amené devant un juge de paix, le juge de paix doit lui faire connaître de quelle infraction particulière il est accusé et dès lors les procédures suivent le cours ordinaire.

Cette disposition autorise l'arrestation du prévenu par voie sommaire, sans qu'il soit nécessaire de spécifier la nature de l'accusation portée contre lui. Cette accusation sera motivée, quand le détenu comparaîtra devant le juge de paix. Cette disposition permettra aux autorités d'arrêter ces auxiliaires venus des Etats-Unis ou ceux qui sont soupçonnés d'avoir violé les dispositions

de la loi à l'étude. Le seul fait que la loi autorise ces arrestations et qu'on aura opéré une ou deux arrestations, exercera une influence salutaire et assurera la prompte administration de la justice, relativement à ces infractions. Voilà les modifications apportées par ce bill à l'étude, et je le répète, sauf la disposition relative au vote obligatoire, elles ont toutes obtenu l'approbation du comité. Les membres du comité étaient tous à la hauteur de leur tâche, et ont fait preuve d'une grande largeur de vues dans la discussion de toutes ces questions. Ces questions ont été mûrement délibérées, et avec la plus grande liberté ; et les membres du comité, dans l'exercice de leurs fonctions ne se sont inspirés que du sincère désir de connaître la vérité des faits et de décider ces questions en parfaite connaissance de cause. Ils n'ont obéi à aucun mobile d'ordre politique ; ils tenaient à élaborer une loi aussi parfaite que possible, utile au pays et tendant à remédier aux abus criants et aux maux qu'on a signalés. Je recommande donc ce bill à l'approbation de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Comme l'initiateur du bill en a exposé les traits saillants, il conviendrait de l'étudier maintenant article par article.

M. HACKETT : Le bill pourvoit-il à la sécurité des boîtes du scrutin, après que la votation a eu lieu ?

M. CHARLTON : La loi des élections de 1900 subsiste toujours, ainsi que l'article relatif à la sécurité de ces boîtes de scrutin.

M. HACKETT : Alors, il n'y a rien de modifié à cet égard.

M. CHARLTON : Non.

M. HACKETT : Je tiens à faire observer qu'au cours d'une élection, j'ai éprouvé de sérieux ennuis par suite du vol d'une boîte de scrutin, et je triendrais à ce qu'on insérât au bill à l'étude quelque disposition relative à la sécurité de ces boîtes de scrutin, après qu'elles sont sorties des mains du président d'élection jusqu'à ce qu'elles atteint le lieu où on doit en faire l'ouvertue, dans le cas où il doit se faire un recensement des bulletins. La boîte de scrutin en question avait été volée sur le train au cours du trajet d'Alberton à Summerside. Je prierais l'honorable député d'insérer au bill un article tendant à protéger les boîtes du scrutin, du moment même de leur ouverture jusqu'au moment où le recensement se fait en présence du juge.

M. CHARLTON : Les membres du comité seraient sans doute heureux d'accepter toute proposition tendant à rendre plus parfait le projet de loi à l'étude. Cependant, à cette phase du débat, il serait peut-être préférable d'accepter la mesure dans sa teneur actuelle. Il y aura une autre session—du moins, j'ose le supposer—et alors il y aura lieu d'insérer à la loi les autres dispositions que l'honorable député pourra suggérer, de concert avec ses collègues. En acceptant la bill à l'étude sous sa forme actuelle, nous aurons fait un grand pas de l'avant, et nous serons mieux en mesure de délibérer plus tard d'autres amendements qu'on se propose de lui faire subir.

M. HACKETT : Si je ne me trompe, dans la loi relative à l'Ile du Prince-Edouard, il est décrété que le directeur de la poste affichera dans le bureau de poste un relevé ou une liste quelconque.

M. CHARLTON : Le directeur de la poste reçoit un paqueet de listes, qu'il est tenu de délivrer aux électeurs, lorsqu'ils se présentent au guichet pour demander leurs objets de correspondance.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai de nouveau observer aux membres du comité qu'il serait préférable de délibérer maintenant le bill à l'étude article par article, et ils pourront discuter ces diverses questions, en étudiant les articles auxquels elles se rattachent. Autrement, notre besogne n'avancera guère.

M. FOWLER : A mon avis, il est préférable de suivre la coutume en vogue et de se livrer dabord à une discussion de nature générale ; ce qui faciliterait l'expédition des divers articles, sans qu'il en résultât de perte de temps. La méthode suggérée par l'Orateur-suppléant tend plutôt à retarder l'expédition de la besogne.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est précisément la procédure en vogue que je suggère au comité d'adopter. Nous commençons la discussion d'un projet de loi d'intérêt public, par le premier article. Lorsqu'il s'agit d'une mesure d'intérêt privé, le comité en discute le principe, quand le préambule est mis à l'étude. Comme l'initiateur du bill a désiré présenter un aperçu général des modifications proposées, j'ai cru devoir l'autoriser à le faire. Il serait préférable maintenant de délibérer le bill article par article.

M. SPROULE : Le seul inconvénient c'est que l'initiateur du projet de loi a été autorisé à donner un aperçu général de sa mesure et que les autres députés n'ont pas la même latitude.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si le comité tient à se livrer à une discussion de nature générale sur cette mesure, je le veux bien.

L'honorable M. HAGGART : Nous pourrons nous livrer à ce débat lorsque nous adopterons le préambule, à la fin.

M. HOLMES : Si je ne me trompe, en présentant le bill à l'étude à cette période de la session, l'initiateur de la mesure a voulu demander l'avis de la Chambre à cet égard ; et à mon sens, il serait plus facile d'atteindre ce but, en se livrant à un débat de nature générale qu'en étudiant le bill

article par article. On ne songe pas, sans doute, à adopter une mesure de cette importance, à cette période-ci de la session. Il y a plusieurs dispositions de ce projet de loi qui prêtent à discussion et qui provoqueront certainement un débat ; et il serait préférable, à mon avis, que le comité se livrât à une discussion de nature générale sur les divers aspects de cette mesure.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je veux bien me rendre aux vœux du comité.

L'honorable M. HAGGART : C'est le règlement qu'il faudrait appliquer.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'applique le règlement de la Chambre et si nous le suivons, nos travaux marcheront d'un pas plus rapide.

Article 2.

La loi des élections fédérales de 1900 est amendée par l'insertion de la disposition suivante, immédiatement après l'article 9 :—

Toute personne qui s'abstient de voter à une élection à laquelle elle a le droit de voter perdra son droit de suffrage pour une période de six années à compter de la date de cette élection.

2. Raisons suffisantes pour ne pas voter.

3. Peines décrétées contre les personnes qui votent sans avoir le droit de suffrage.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. le président, je crois de mon devoir de dire quelques mots sur la présente clause. Quand cette question est venue devant le comité spécial,—comme l'a dit le président de ce comité (M. Charlton), il y a un instant,—les membres de cette commission ont différé sur l'opportunité d'adopter le vote obligatoire. Depuis cette époque, nous avons eu l'occasion d'en conférer avec nos collègues, et je crois que le sentiment, dans la province de Québec du moins, est opposé à l'adoption de cette loi pour le moment.

J'ai aussi examiné les commentaires de la presse anglaise et je crois, qu'en général, elle s'est prononcée contre l'adoption de cette mesure. On a fait observer que c'était une punition toute particulière qui serait infligée à l'électeur en le privant de son droit de vote pour l'espace de six ans, parce qu'il n'avait pas voté lors d'une élection.

La question qui se pose maintenant est de savoir quand et comment cet électeur sera remis sur la liste et aux frais de qui ? Voilà des questions auxquelles les députés doivent réfléchir avant d'adopter une mesure semblable parce que, s'il y a des faux frais à faire, ils retomberont sur les candidats ou les députés actuels. Je crois que cette clause ne devrait pas être adoptée.

M. SPROULE : Comme le gaélique de l'honorable député laisse quelque peu à désirer, je le prierais de traduire sa pensée dans la langue usitée au cours des débats.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Je me rends volontiers à la prière de l'honorable député ; cependant, je crains fort que mon anglais ne soit encore plus défectueux que ce qu'il appelle mon gaélique. Quelques membres du comité chargé d'étudier le bill dont il s'agit ont émis l'avis qu'il ne convient pas d'adopter l'article rendant le vote obligatoire. De plus, j'ai consulté quelques-uns de mes collègues et je crois que l'opinion publique, dans la province de Québec du moins, est hostile, pour le moment, à l'adoption de pareille disposition législative.

Comme quelques-uns de nos journaux l'ont fait observer à bon droit, c'est une bien singulière attitude que nous voulons adopter. Parce qu'un électeur s'est abstenu de voter, au cours d'une élection, nous voulons le punir, en le privant de son droit de suffrage durant six ans. Nous disons à l'électeur : parce que vous n'avez pas voté cette année, vous ne voterez pas pendant six ans. Ce n'est pas ainsi qu'il faut enseigner aux électeurs à faire leur devoir, si nous jugeons qu'il est de leur devoir de voter. Quand et comment le nom de cet électeur sera-t-il rétabli sur la liste de votants, après qu'il aura été privé de son droit de suffrage, et aux frais de qui ? Un électeur qui aura été privé du droit de suffrage pendant six ans, demeurera, en toute probabilité, toujours inhabile à exercer ses droits politiques. A mon avis, c'est là une mesure fort draconienne. A mon avis, personne ne devrait être obligé de voter. On peut s'abstenir de voter pour nombre de raisons. Ainsi, il est possible que le candidat qui représente les opinions d'un électeur soit l'adversaire d'un des parents de cet électeur. On le conçoit donc, il peut exister des raisons fort délicates qui empêchent un électeur d'exercer son droit de suffrage, raisons que tout le monde approuvera. En outre, si l'électeur en question se rendait au bureau de vote, il serait tenu en suspicion. Un jury anglais n'a pas droit de refuser de dire si un prévenu est coupable ou non ; mais un jury écossais, affirme-t-on, peut le faire, en rendant le verdict : "non prouvé." Dans nombre de circonstanecs, il faudrait laisser les électeurs libres de dire qu'ils ne savent pas en faveur de quel candidat ils voteront. Un électeur, prétend-on, peut être obligé de se rendre au bureau de vote, mais il n'est pas tenu de voter, parce qu'il peut déposer un bulletin en blanc dans la boîte du scrutin. A mon avis, personne ne devrait être obligé de recourir à pareil subterfuge. Personne ne devrait être forcé de prétendre faire un certain acte. Si l'électeur se rend au bureau de votation, il est tenu de voter ; mais il devrait avoir le droit de décider, dans son for intérieur, s'il ira, oui ou non, au bureau de vote.

M. PUTTEE : Cet article est sans doute la plus importantes des dispositions qui figurent dans ce bill. A mon avis, le bill à l'étude renferme nombre de prescriptions qui devraient engager la majorité du comité à dresser un rapport favorable à cette mesure. C'est, sans doute, un compromis légitime, dans le sens du vote obligatoire ; et dans cette mesure-là même, j'approuve cette

disposition. Nous avons le droit de demander que tout électeur exerce son droit de suffrage, quand il peut le faire ; et s'il ne prend pas un assez vif intérêt à la chose publique pour voter, en toute probabilité, il n'y aurait guère d'inconvénient à lui enlever son droit de suffrage ; et quant aux électeurs qui se laissent corrompre, comme cela arrive souvent, ils devraient être privés de leurs droits politiques. Il me semble que le comité n'a pas suffisamment étudié la question sous tous ses aspects. Ainsi, il n'est rien statué ici sur la prolongation des heures d'ouverture du bureau de vote, comme cela devrait se faire, si l'on tient à rendre le vote obligatoire. Actuellement, le délai est trop court, et il faudrait le prolonger, ou bien proclamer que le jour de l'élection sera un jour de fête légale. Ce ne devrait pas être une excuse valable à alléguer devant le tribunal que de dire qu'on n'a pu se rendre au bureau de vote, parce qu'on était occupé à sa besogne. Toute excuse de ce genre devrait être inadmissible. Il y a, sans, doute, bien des excuses qui paraîtraient inadmissibles aux yeux de ceux qui s'intéressent aux élections, mais qui suffiraient pour empêcher les indifférents de remplir leur devoir.

Advenant une élection à Winnipeg au milieu de janvier, c'est tout un tour de force pour un électeur que d'aller voter à midi ou entre neuf et cinq heures, les ouvriers n'étant vraiment libres qu'après six heures du soir. Des gens qui demeurent à un mille de l'atelier où ils travaillent ne sont pas bien aises de perdre du temps pour aller donner leur suffrage par une température de vingt à quarante degrés au-dessous de zéro. Si on rend le vote obligatoire, il faudra accorder plus de temps pour voter. Je suis en faveur du vote obligatoire, mais à condition qu'on prolonge le temps alloué actuellement pour l'expression des suffrages.

M. DAVIS : Je ne vois pas comment je pourrais appuyer la proposition dont il s'agit. Il me semble que ce sont les électeurs eux-mêmes qui peuvent le mieux juger s'ils doivent ou ne doivent pas voter. Il est dit dans l'amendement que quiconque entend sen abstenir devra aller trouver un juge et lui donner " de bonnes et suffisantes raisons " de son intention. Dans ce cas, il faudrait au Nord-Ouest un bien plus grand nombre de juges. Et quelles devront être ces raisons pour qu'elles soient jugées " bonnes et suffisantes "? La maladie d'un membre de sa famille, son isolement forcé et celui de sa famille pour cause de maladie contagieuse, la défense que lui ferait sa religion de voter seraient-elles des raisons qu'un électeur pourrait donner à un juge pour éviter la perte de ses droits politiques?

Une VOIX : Ah bah !

M. DAVIS : Il y en a des centaines qui ne votent pas parce que leur religion le leur défend ; il s'en trouve dans mon propre comté, et des plus estimables.

M. FOWLER : Que l'honorable député veuille me permettre de lui poser une question. Si ces personnes perdent leur droit de vote à cause de leur croyance religieuse, pourquoi inscrit-on leur nom sur la liste ?

M. DAVIS : La liste des électeurs de la région où demeure l'honorable député n'est pas la même que chez nous. Dans sa province elle est imprimée et préparée à une certaine époque par un reviseur. Mais chez nous il en est tout autrement, les listes sont faites par des recenseurs une dizaine de jours avant l'élection, et ils y inscrivent le nom de tout citoyen ayant le droit de suffrage.

M. BELCOURT : C'est ainsi que se font les listes dans la province d'Ontario.

M. DAVIS : Le nom de l'électeur est sur la liste, mais c'est à lui de décider s'il votera ou non. Nos lois électorales donnent de bons résultats depuis trente ans. A mon sens, on n'a pas suffisamment établi pourquoi celui qui n'a pas cru devoir voter à une élection ni aller donner au juge " de bonnes et suffisantes raisons " de son abstention serait privé du droit de donner son suffrage à l'élection suivante. Le traiter ainsi, ce serait lui enlever injustement son privilège d'électeur ou lui causer beaucoup de frais et de dérangements.

M. FOWLER : En ma qualité de membre du comité auquel ce bill fut renvoyé je dirai que l'article dont il s'agit est celui que nous avons étudié avec plus de soin. Le comité a travaillé à modifier notre loi électorale en toute conscience et aussi bien que le lui permettait le peu de temps dont il pouvait disposer. La session était déjà avancée lorsqu'il s'est mis à l'ouvrage, mais il s'est évertué à rendre ce projet de loi tout à fait acceptable à la députation. Lorsqu'il s'est agi du vote obligatoire, nous avons envisagé autrement que certains députés la question fondamentale du droit de vote. Ce droit est un privilège, mais il comporte certaines responsabilités, entre autres l'obligation pour celui qui a ce droit, de l'exercer. Ce n'est pas à lui de décider s'il l'exercera ou non ; le comité a pensé que celui-là devait remplir les devoirs et les obligations attachés à son titre de citoyen, et que cette loi contribuerait dans une large mesure à mettre fin à la corruption qui, il faut l'avouer, se pratique sur une trop grande échelle dans tout le pays.

Voilà ce que nous avions en vue. Nous avons décidé que la privation du droit de vote durerait six ans, afin que cette décision s'étendît à l'élection qui suivrait celle où on aurait encouru cette peine. J'admets qu'il serait nécessaire de prolonger, par rapport aux villes, le temps alloué pour l'expression des suffrages, comme l'a demandé le député de Winnipeg ; mais non dans les comtés ruraux, qui sont les plus nombreux du pays. En tous cas, c'est au comité et à la Chambre de faire des modifi-

cations à ce sujet, s'ils le jugent à propos. Cette question a été soumise à notre comité, mais nous n'avons pas eu assez de temps pour étudier la distinction à faire. On pourrait facilement insérer une disposition relativement aux circonscriptions urbaines et venir ainsi au secours de l'ouvrier. Mais tout cela serait inutile si on pouvait s'exempter de voter. Si un électeur dont le nom est inscrit sur la liste se présente pour voter, n'importe qui a droit de s'y opposer, et il est alors obligé de faire serment. C'est ce serment qui règle le point, et cet article établit une peine qui sera imposée le cas échéant. Tout représentant de l'un ou de l'autre parti politique peut, lorsqu'il s'agit de faire les listes, s'opposer à ce que le nom d'un électeur y soit inscrit parce que celuici n'a pas voté à l'élection précédente, ce qui se fera sans aucune difficulté.

M. HENDERSON : Est-ce que les listes ne sont pas préparées par les autorités provinciales ?

M. FOWLER : J'admets que ce point mérite considération. Nous avons eu à nous en occuper au comité.

M. HEYD : C'est là qu'est la pierre d'achoppement.

M. FOWLER : La difficulté se présente pour la préparation des listes, mais non pour ce qui regarde le vote. Chacun peut s'opposer à ce qu'un homme prenne part au vote. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) ne sait pas ce que c'est qu'une pierre d'achoppement. Le député de Saskatchewan (M. Davis) nous dit que les convictions religieuses de certaines personnes peuvent les empêcher de prendre part au vote. Dans ce cas, quel tort leur faisons-nous en ne les mettant pas sur la liste, ou en les privant de leur droit de vote ? Pouvons-nous croire que ces personnes changeront leurs convictions d'une élection à l'autre ?

M. DAVIS : Il peut survenir quelque chose qui modifie leurs convictions.

M. FOWLER : Alors, qu'elles attendent à l'élection suivante, où elles pourront voter. L'idée mère est d'atteindre la subornation et les manœuvres corruptrices. Nous avons pensé qu'en forçant les gens à se rendre au bureau de votation, la subornation aurait beaucoup moins de chances de s'exercer. Nous avons cru que le privilège de pouvoir prendre part au vote entraîne des obligation que tout bon citoyens doit avoir à cœur d'acquitter, et qu'il n'est que juste de contraindre à voter ceux-là qui ,par indifférence ou autrement, refusent de fournir leur quote-part à l'œuvre commune.

M. DAVIS : J'aurais une question à poser à l'honorable député (M. Fowler). On a pourvu au cas d'un électeur qui serait malade. Supposons qu'un membre de la famille d'un électeur soit malade, ou vienne de décéder ; cet électeur sera-t-il privé de ses droits de citoyen ?

M. FOWLER : C'est une explication qui pourra être donnée au juge.

M. DAVIS : Il faudra donc se présenter devant le juge, et s'expliquer ?

M. CHARLTON : Il n'en coûtera rien.

M. DAVIS : Il en coûtera une perte de temps.

M. FOWLER : Si le nom d'un électeur est omis de la liste, cet électeur aura à l'y faire mettre, en s'adressant au juge. Il n'y a rien de bien dur là-dedans. Il n'est pas possible d'adopter une règle générale qui, dans son application aux individus, ne semble être parfois un peu dure.

M. MACPHERSON : Cette législation, M. l'Orateur, me paraît insensée. On trouvera peut-être l'expression trop forte ; mais, si le droit de vote est un privilège, je ne comprends pas que vous forciez un homme à en user. Ce vote de contrainte ne me paraît pas conforme aux libertés anglaises ; et je suis, pour ma part, contre toute législation de cette sorte. Je suis peut-être bien jeune pour exprimer mon opinion aussi carrément; mais il me semble que les assemblées législatives oublient parfois qu'il est possible qu'elles aillent trop loin. Je crois qu'une loi qui mettrait fin à toutes brigues en temps d'élection aurait du bon ; mais des lois qu'il est facile d'éluder n'auront aucun effet. Je dis que c'est une législation insensée de forcer un homme à voter et de permettre en même temps qu'il soit contraint de voter pour tel individu en particulier. Je m'oppose énergiquement à une pareille loi. Je crois qu'il vaudrait mieux mettre cela de côté, et nous occuper de choses qui soient plus utiles au pays.

M. FOWLER : L'honorable député parle de libertés, et cependant il est prêt à restreindre celle des solliciteurs de votes. Il me semble qu'on gêne beaucoup moins la liberté d'un homme en l'obligeant de voter qu'en l'empêchant de solliciter des votes. Cependant, l'honorable député parle de législation insensée. Il oublie que, si nous avons le privilège de voter, ce privilège entraîne après soi des devoirs et des responsabilités.

Le PREMIER MINISTRE : Comme aussi le privilège de solliciter.

M. MACPHERSON : C'est une proposition que j'ai faite, sans intention de la faire accepter comme principe.

M. HOLMES : Le comité s'est efforcé de vaincre une difficulté avec laquelle nous sommes aux prises dans chaque campagne électorale. L'idée, sans doute, a été d'obliger un homme à enregistrer son vote à une heure convenable, sans attendre à 5 heures moins cinq. Quoi qu'il en soit, je crois que l'on tente l'impossible. Le vote obligatoire ne saurait exister. C'est un projet chiméri-

que qui a donné lieu à beaucoup de discussion, mais qu'il est absolument impossible de réaliser. Tous ceux qui ont un peu d'expérience en matière d'élection savent cela. Prenons, par exemple, le cas de deux candidats qui ne soient pas plus dignes l'un que l'autre de briguer les suffrages des électeurs. Un de ces derniers dira à ses amis, ou se dira à lui-même: Je n'entends donner mon vote ni à l'un ni à l'autre de ces messieurs ; ils ne conviennent ni l'un ni l'autre à l'idée que je me fais d'un futur représentant, et je ne veux voter ni pour l'un ni pour l'autre.

Mais la loi est là qui l'oblige à se rendre au bureau de vote et à voter ; autrement, il devient criminel. Bien plus, comme l'a fait observer pour les Territoires du Nord-Ouest—et cette observation peut s'appliquer à d'autres parties du pays—il y a des personnes que leurs convictions religieuses empêchent de voter, qui préfèrent ne pas voter. Les Brethren se font scrupule de voter, et d'autres ne votent pas. Je me suis laissé dire qu'il y a, au Nord-Ouest, un groupe de Mennonites qui croient qu'on commet une mauvaise action en votant. Au reste, la liberté d'action à laquelle tout individu a droit empêche, selon mon opinion, que le parlement ait le droit ou le pouvoir de contraindre un homme à aller déposer son vote. Je crois que tout citoyen, ici comme ailleurs, a individuellement le droit d'agir comme il lui plaît, dans une certaine mesure. Je ne saurais me ranger à l'opinion qui veut que la qualité de citoyen entraîne l'obligation de voter. Je suis plutôt de l'opinion de l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) quand il dit que le droit de vote est un privilège accordé au citoyen, qui peut l'exercer, s'il le veut, ou dont il peut s'abstenir, s'il le préfère. Je ne pense pas que le parlement ait l'autorité de forcer un homme à aller, contre sa volonté, déposer son vote. Il me semble, M. l'Orateur, que moins nous interviendrons dans ce qu'on peut appeler les privilèges d'un citoyen en matière d'élections, mieux ce sera pour le bien général de la société. Dans notre désir de légiférer, croyez bien qu'il est possible de dépasser la mesure. Il n'est pas mauvais de faire des lois pour réprimer des manœuvres blâmables ; mais, ici, je crois que la loi fera infiniment plus de mal que de bien. Vous n'imaginez pas quelles conséquences l'application d'un tel principe entraînerait dans une circonscription où quarante, cinquante, cent électeurs ne voudraient pas se rendre aux bureaux de vote. Je me demande si, tant conservateurs que libéraux, nous serions bien disposés à poursuivre ceux qui n'auraient pas été voter. Et, dans le cas où des poursuites seraient prises, vous voyez d'ici la consternation qui existerait au sein de ce groupe. Je n'ai pas le moindre doute que l'état de choses créé par la loi serait infiniment plus grave que celui auquel elle veut remédier.

M. FOWLER : La loi n'édicte pas d'autre peine que la perte du droit de vote ; les délinquants ne sont pas poursuivis.

M. HOLMES : Il est bien vrai ; mais, au regard de la loi, celui qui ne vote pas se rend criminel, et on le punit en le privant de ses droits de citoyen.

M. LANCASTER: Je crois que l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) aussi bien que l'honorable député d'Huron-ouest ont l'un et l'autre mal interprété la loi qui nous occupe, en tant, du moins, que je la comprends. L'effet de la loi est de priver de son droit de vote, pour six années, tout citoyen qui, ayant droit de vote au Canada, fait fi du privilège qui lui est accordé et ne veut pas voter. Or, cet électeur qui s'abstient d'utiliser son vote n'est pas puni pour cela ; on se contente de lui dire : Puisque vous ne voulez pas voter à cette élection, vous ne voterez pas d'ici à six ans. Si, cependant, d'ici à six ans vous changez d'idée, il vous sera permis de voter. Il n'y a rien là qui ressemble à une punition ; ce n'est que donner effet à la volonté de celui qui use de son privilège de s'abstenir de voter. C'est lui qui, ayant le privilège de voter, déclare qu'il ne se soucie pas d'en user.

M. HOLMES : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Il dit qu'on ne punit pas l'individu qui s'abstient de voter ; mais n'est-ce pas une grosse punition que le gouvernement inflige à celui qui, dans une certaine occasion, n'aura pas voté, en l'empêchant, pendant six ans, d'exercer son droit de vote ?

M. LANCASTER : Eh bien, si cet homme que mon honorable ami veut tant protéger désire exercer le privilège de voter, il n'en tient qu'à lui de dire si, pendant six ans, il veut ou ne veut pas voter. La loi lui est connue,—au Canada, chacun est sensé connaître la loi,—et s'il ne vote pas, sachant que, pendant six ans, il ne pourra pas voter, il se juge lui-même. et vous ne faites que confirmer son jugement ; c'est lui qui, pour six ans, décide de sa position. Cette décision, il la prend délibérément, avec pleine connaissance des suites qu'elle aura. C'est lui qui dit au gouvernement : Je déclare, en ne m'approchant pas du bureau de vote, que j'entends ne pas voter pendant six ans. Vous ne faites que lui permettre de règler ce qui le concerne personnellement ; et quel mal y a-t-il à cela ? Il ne nous est pas permis ici de dire au président de la Chambre que nous n'entendons pas voter sur telle ou telle mesure, alors que nous sommes présents. Ici, chacun doit voter, à moins qu'il n'ait convenu avec un adversaire que l'un et l'autre s'abstiendront. C'est un devoir d'état, ici, comme dans la moindre des élections. Je ne suis pas bien sûr, cependant, que l'article tel que rédigé, remplira l'objet que l'on a en vue. Mais je crois que nous pouvons être d'accord sur ce point, que nous n'enlevons aucun privilège à celui qui s'abs-

tient de voter, sachant que, s'il ne vote pas, il ne pourra le faire de six ans ; qu'au contraire, nous lui conférons le plus grand privilège qu'il soit possible de conférer à un homme, celui de décider quelle sera l'étendue de ses droits dans les six années qui vont suivre.

M. DAVIS : Supposons que deux candidats peu désirables soient en présence dans une élection et qu'un prêtre, par exemple, préfère rester chez lui et ne donner son vote ni à l'un ni à l'autre, pensant que ni l'un ni l'autre ne sont des candidats acceptables, ce prêtre se privera-t-il par là de son droit de vote pendant six ans ?

M. LANCASTER : J'ai toujours vu que s'il y a deux candidats sur les rangs, il s'en trouve un qui mérite la préférence,—l'honorable député me comprend, sans doute,— et je dis que c'est le devoir du ministre du culte comme de tout autre électeur, de faire son choix et de voter pour celui qui est préférable à l'autre, si toutefois il entend donner un vote. Dans mon comté, nous avons eu à choisir entre deux hommes que nous n'aurions certainement pas mis en nomination plus l'un que l'autre si on nous avait laissés à notre propre choix. Il faut que l'électeur, se basant sur tous les renseignements qu'il peut se procurer, arrive à conclure lequel des deux est le moins ou le plus désirable, et c'est à lui de décider au mieux de sa capacité. Je crois que tout ce qui augmente la responsabilité d'un électeur favorise d'autant le bien général de la société ; et si nous pouvons faire comprendre aux électeurs qu'une responsabilité s'attache à leur vote, qu'il est de leur devoir de se renseigner sur ceux qui briguent leurs suffrages et de voter pour celui qui est le moins indigne d'être député,—supposant toujours que tels électeurs désirent prendre part au vote,— nous aurons légiféré dans la bonne direction.

Que l'électeur y songe bien avant de décider qu'il ne votera pas, qu'il prenne sur les candidats un peu plus de renseignements, et peut-être qu'après un jour ou deux, il aura trouvé une différence entre les deux hommes qui se présentent à lui, et votera pour celui qu'il croit être le meilleur. Je pense qu'une loi de ce genre rendra l'électeur plus attentif, lui fera mettre plus de soin dans la recherche des qualités des candidats ; et ainsi l'effet de la loi ne peut être qu'avantageux.

M. FRASER : Je suis d'accord avec l'honorable député de King's, N.-B., (M. Fowler) quand il dit que voter est un privilège et un devoir. Mais quel sera le juge suprême de l'exercice de ce privilège ou de l'accomplissement de ce devoir? Sera-ce le parlement ou l'élection?

M. LANCASTER : L'électeur.

M. FRASER : Alors vous ne pouvez pas empêcher qu'il ne fasse comme il l'entendra. Je crois que c'est à lui de juger de l'exercice de ce privilège et de l'accomplissement de ce devoir ; et, s'il est juge de l'un et de l'autre, le parlement n'a qu'à lui permettre de rester chez lui, il croit mieux faire son devoir de cette manière qu'en sortant pour aller voter parce que le parlement l'y contraint. Qui sera juge en dernier ressort du privilège et du devoir que comporte le droit de vote ? Le parlement se mêle parfois de faire des lois qu'il n'a pas le droit de faire ; et je crois que ce serait, de la part du parlement, une grave erreur de dire qu'un homme qui a peut-être étudié une question tout aussi bien que nous pouvons le faire ici, devra exercer son droit de vote, bien que cet homme déclare qu'en s'absentant d'user du privilège de voter, il sert mieux sa conscience qu'en allant voter pour l'un ou l'autre des candidats en présence. Ce devrait être à lui de juger la chose et à lui seul. Il peut se présenter une question de politique, n'intéressant que les partis. Les hommes engagés dans la lutte auront des vues différentes sur la question. Un député de l'opposition dira peut-être que, sur le point dont il s'agit, il est d'accord avec le gouvernement ; tandis qu'un député du parti au pouvoir dira que, pour le moment, ses vues diffèrent de celles du gouvernement. Que vont-ils faire?

M. COCHRANE : On les fera promptement entrer en ligne.

M. FRASER : Pas du tout. Il arrive un moment où, d'un côté ou de l'autre, un homme s'affirme et dit : Je ne voterai pas. Je ne peux pas voter contre mon parti, et je ne vois pas qu'il faille m'en séparer parce que je ne suis pas d'accord avec lui sur un point particulier.

M. FOWLER : L'honorable député prétend donc qu'un membre de cette Chambre, représentant du peuple, fait son devoir en refusant de prendre part au vote.

M. FRASER : Comme représentant du peuple, un député doit être juge de ce qu'est son devoir. Je voudrais vous voir présenter une loi qui dirait que tout homme, ici, dans cette Chambre, doit voter, sinon qu'il ne peut pas faire partie du parlement.

Ce serait pourtant la même chose que de dire à un homme qui n'a pas voté à une élection, qu'il sera privé de son vote pendant six ans. Je me souviens, il n'y a pas bien longtemps, qu'un certain nombre de députés de la droite ont été bien aises de sortir de la Chambre au moment du vote, et de s'abstenir d'y prendre part. C'était leur droit. Je sais que des députés de la gauche ont, eux aussi, en certaines circonstances, pensé qu'il était de leur devoir de ne pas voter. Quoi qu'il en soit, il serait dangereux de dire à un membre du parlement : Il faut que vous votiez. Quand le député est à son siège, il accepte la responsabilité du vote ; mais il peut s'abstenir. Si vous contraignez de leur enlever le privilège de voter plus tard, je n'hésite pas à dire que vous ferez d'un

grand nombre de gens en ce pays de bien plus mauvais citoyens qu'ils ne le sont aujourd'hui. Les hommes ne se mènent pas comme on veut. Il n'y a rien au monde comme la liberté individuelle. Un homme doit être maître de décider s'il votera ou non, et c'est en cela seulement que consiste la stabilité d'un gouvernement.

M. LANCASTER : L'honorable député prétend-il qu'on dégrade le citoyen en augmentant sa part de responsabilité dans la direction de la chose publique ?

M. FRASER : En l'augmentant de cette façon, vous le dégradez à coup sûr. C'est là que l'honorable député et moi nous nous séparons. Quand le parlement s'érige en arbitre suprême des idées de devoir, de privilège ou de conscience des particuliers, je dis que ces derniers ne peuvent que se sentir humiliés. Un homme peut être beaucoup plus consciencieux à un moment donné en ne votant pas que cent mille autres qui voteront. Il se peut que son devoir lui commande de ne pas voter ; il est le seul juge des circonstances. Je me donnerais garde de gêner sa liberté, car je crois que la stabilité et la parfaite indépendance du gouvernement reposent surtout sur le plein exercice de cette liberté ; et j'aimerais à——

M. FOWLER : Répétition.

M. FRASER : Ce que nous disons n'est jamais bien nouveau ; et, si certains députés s'en rendaient bien compte, ils seraient moins orgueilleux de ce qu'ils disent. Je me sentirais donc peu enclin à dire qu'un homme n'est pas bon citoyen parce que, dans telle occasion, sa conscience lui a inspiré de ne pas voter. Nous ne cessons d'aller voir nos amis, de crainte qu'ils ne fassent ce que, d'après nous, ils ne doivent pas faire. Je ne crois pas qu'il soit bon d'intervenir, et nous ferions mieux de laisser à chacun la liberté de décider par lui-même si ses devoirs de citoyens sont mieux remplis en ne votant pas qu'en votant.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Fraser) semble avoir oublié l'objet du bill qui est maintenant devant le comité. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a dit, et tous les députés admettent, que des manœuvres frauduleuses se commettent dans les différentes circonscriptions électorales du pays, et que les deux partis politiques ont résolu d'y mettre fin. Quel est le meilleur moyen d'y arriver ? Le comité a pensé tout d'abord au vote obligatoire. C'est déjà quelque chose pour prévenir la corruption ; mais je crois que l'addition d'une autre disposition rendrait la loi plus effective ; ce serait de voter de vive voix. Je sais qu'en cela, je m'éloigne du sentiment presque général des membres de cette Chambre. Une telle disposition aurait pour effet d'empêcher toute corruption. Les convictions politiques d'un homme sont connues de ses voisins, qui le marqueront comme traître, s'il vote contre ses principes après avoir reçu de l'argent.

Le seul moyen d'empêcher la corruption, c'est le vote obligatoire de vive voix. On parle de liberté individuelle ; mais en quoi les droits de la conscience sont-ils lésés, lorsqu'on oblige un homme à enregistrer son vote ? Il y a quantité de gens qui n'exercent pas leurs droits de citoyens, quantité d'autres qui n'ont pas ces droits-là. Celui qui les a représente tous ceux qui ne les ont pas ; il est donc manifeste qu'il doit voter. Si aucun des candidats qui s'offrent à lui ne lui convient, il a droit d'en choisir un qu'il juge digne. Il jouit d'un privilège que la société lui accorde, et la société s'attend à ce qu'il l'exerce. J'ai entendu prêcher cette doctrine par l'honorable Edward Blake, l'homme du parti libéral le plus capable peut-être qui ait jamais siégé dans cette Chambre. Des libéraux de toutes les parties du monde ont également soutenu cette proposition. Je la crois bonne, et je crois que l'heure est arrivée pour ce pays de rendre obligatoire l'exercice d'un droit que le parlement accorde aux citoyens. Il faut que les élections se fassent d'une manière honnête et que la corruption disparaisse. Si la loi, telle qu'elle est, ne suffit pas, complétons-la ; mais que le vote obligatoire soit accepté ; c'est une de ces règles qui tendront plus que toute autre chose à prévenir la subornation et les manœuvre corruptrices.

M. ROBINSON (Elgin) : Il y a ceci à dire en faveur de la motion, qu'il y a plus de gens qui vendent leur abstenion que leur vote. Contraints à voter, obligés à se rendre au bureau de vote, on peut croire qu'ils voteront conformément à leurs opinions. Cette disposition me paraît donc être un pas dans la bonne direction. En votant, l'électeur ne fait que son devoir ; et cela suffit comme réponse à ceux qui disent que c'est léser la liberté d'un citoyen de l'obliger à voter. Tout conscrit est tenu de prendre les armes et de combattre les combats de son pays : c'est là qu'est son devoir. Celui de l'électeur est de fuir ceux qui cherchent à le corrompre et de veiller à la formation d'un bon gouvernement. Cette obligation de l'électeur est encore plus grave que celle du soldat. Il faut combattre la corruption et la mauvaise administration de la chose publique, purger le pays de ses éléments délétères, et pour cela nous n'avons d'autre recours que la boîte du scrutin. Je crois qu'il est juste que chacun soit tenu de voter, et même d'aller personnellement incrire son nom, avant l'élection, dans la division qui est la sienne. Il en coûte aux municipalités des centaines de mille dollars pour mettre les noms sur les listes électorales. C'est hier que j'ai entendu dire ici que les listes n'étaient pas prêtes. Elles devraient l'être en tout temps. Tout citoyen devrait être tenu, comme je viens de le dire, de faire inscrire son nom sur

la liste, tout comme il est tenu de faire enregistrer la naissance de son enfant, la mort de son père, ou un mariage. S'il peut marcher, il devrait aller lui-même enregistrer son nom. S'il ne peut pas marcher, il peut du moins parler, et il devrait charger quelqu'un d'y aller pour lui. Le gouvernement devrait prendre à sa charge l'énorme dépense que nécessite la préparation des listes. Non seulement ce devrait être une obligation de voter, mais il faudrait encore offrir au vote des citoyens un homme de la qualité voulue. Il arrive trop souvent qu'on nous présente de pauvres candidats, rouges ou bleus, pour qui il nous faut voter, bien malgré nous, hélas! Neuf fois sur dix, si on nous laissait à notre propre choix, nous n'en ferions aucun entre le conservateur et le libéral qu'on nous impose. Nous sommes tenus de voter pour l'un ou pour l'autre, pour la bonne raison que nous avons élevé une barrière que ne peut pas toujours franchir le candidat honnête. Nous lui faisons perdre $200 s'il n'arrive pas à réunir la moitié des voix du candidat le plus heureux. C'est cette barrière qu'il faut faire disparaître ; et l'on aura alors plus souvent des candidats de la bonne sorte.

Vous aurez ici un plus grand nombre de bons travailleurs, un plus grand nombre d'hommes de ma trempe. Je ne crains pas de vous le dire, le pays ne perdra rien à avoir dans cette Chambre un peu plus d'hommes de ma trempe : tout Canadien sait cela. Conservateurs et libéraux mettent leurs hommes en avant, et on laisse le vieux chez lui.

Quelques VOIX : Non, non.

M. ROBINSON : Cela m'est bien égal. C'est le peuple qui en souffrira, et non pas moi. Je ne veux pas faire de plaisanterie déplacée à ce sujet; mais j'espère, M. l'Orateur, que l'amendement que l'on propose sera modifié de façon à empêcher qui que ce soit de contribuer en argent à des fonds électoraux. C'est le moyen de mettre fin à la corruption qui existe dans le pays en temps d'élection.

A une heure, le comité suspend sa séance.

Reprise de la séance à trois heures.

Le PREMIER MINISTRE : Comme l'article 2 va entraîner beaucoup de discussion, et que les membres sont fort clairsemés, je suggère, M. l'Orateur, de le laisser en suspens et d'en prendre un autre.

Article 3 : Des présidents d'élection.

M. DAVIS : Quelle est la raison d'employer comme présidents d'élection les shérifs et registrateurs ?

M. FOWLER : C'est d'avoir comme présidents d'élection des personnes absolument responsables.

M. THOMPSON (Haldimand) : Quelqu'un qui ait le moins d'intérêt possible dans la lutte qui s'engage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crains que l'on n'ait pas apporté beaucoup de soin dans la rédaction de cet article. Chaque circonscription électorale n'a pas son shérif ni son registrateur.

M. THOMPSON : Le paragraphe 2 couvre cette objection. Il y est dit que, quand il n'y a ni shérif ni registrateur à qui le bref puisse être adressé, une autre personne pourra être nommée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tout mot d'un article de statut doit avoir une signification, et je répète que les divisions électorales n'ont ni shérif ni registrateur.

M. FOWLER : Il est facile de remédier à cela, en ajoutant à l'article : " du comté dans les limites duquel se trouve la division électorale."

M. DAVIS : Dans les Territoires du Nord-Ouest, il peut arriver qu'un seul shérif ait juridiction sur trois circonscriptions. Laquelle de ces circonscriptions lui assignera-t-on ?

M. R. L. BORDEN : L'une quelconque de ces circonscriptions. Il ne s'agit que de phraséologie. Le ministre de la Justice a parfaitement raison de dire que ce n'est pas le shérif ou le registrateur de la division électorale que l'on nomme. Il n'en est pas moins vrai que dans la Nouvelle-Ecosse vous trouvez dix-sept comtés qui sont des divisions électorales et où c'est le shérif qui est nommé président de l'élection. L'article contient donc en substance tout ce qu'il faut ; il n'y a qu'une légère correction à faire de la phrase.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ma division, il y a quatre shérifs et quatre registrateurs. Je crois qu'on aurait dû donner au bill un peu plus d'attention, plus peut-être que nous n'avons de temps à y consacrer. On pourrait l'amender de manière à ce qu'il se lise comme suit : " Le bref sera adressé à l'un des shérifs ou registrateurs du comté, district ou territoire où il exerce ses fonctions et compris dans la division électorale," Je ne suis pas encore bien sûr que cela conviendrait aux Territoires du Nord-Ouest.

M. DAVIS : Non, cela ne conviendrait pas. Le shérif aurait à quitter son bureau, où personne ne pourrait convenablement le remplacer.

M. FOWLER : Est-ce que le shérif ne s'absente jamais de son bureau pour une journée ?

M. DAVIS : Dans le cas d'une élection, son absence durerait plus qu'une journée ; elle durerait trois ou quatre semaines. Et si le shérif ou le registrateur à qui le bref aura été adressé ne peut agir, il lui faudra en informer le gouvernement, qui sera obligé d'émettre un nouveau bref et de l'adres-

ser à quelque autre personne, lorsqu'il sera peut-être trop tard.

M. FOWLER : Mais avant d'expédier un bref, on doit s'assurer si le régistrateur ou le shérif peut agir.

M. DAVIS : Un bref avait été adressé à quelqu'un du comité de Huntingdon (province de Québec), qui l'a gardé quelque temps, et, s'étant aperçu qu'il ne ferait pas mal de se porter lui-même candidat, l'a renvoyé.

M. SPROULE : Cette objection n'a pas sa raison d'être maintenant que tout président d'élection a un secrétaire qui fait presque toute la besogne. Il arrive très souvent que le président de l'élection ne sort pas de chez lui ; c'est le secrétaire qui met les affiches et distribue les autres papiers nécessaires.

M. HOLMES : Quel avantage y aurait-il à nommer le shérif président de l'élection dans mon comté, par exemple, où il y a trois divisions électorales ? Un des brefs serait adressé au shérif, et les deux autres à des citoyens honorables. S'il y a un registrateur, un des brefs lui sera adressé ; mais il y en aura toujours un qui devra être adressé à un citoyen honorable. Pourquoi donc ne pas tous les adresser à des citoyens honorables ?

M. DAVIS : Dans une circonscription de grande étendue, ayant de 5 à 600 milles de long, il est absolument nécessaire que le président de l'élection soit, autant que possible, au centre de la division. Si le shérif ou le registrateur sont à l'un des bouts de la division, c'est faire un mauvais choix que de les nommer président d'une élection.

M. SPROULE : Et, s'il n'y a pas de personne convenable au centre de la division, que ferez-vous ? Prenez-vous la personne la plus au centre ?

M. DAVIS : Nous avons lieu de croire que, dans une circonscription, il est toujours possible de trouver des gens intelligents pour agir comme président d'élection.

M. HOLMES : Je connais un cas où le shérif a dû quitter sa division pour se rendre dans une autre division et y agir comme président de l'élection. En apparence, il n'y avait pas grand mal à cela ; cependant, l'affaire a donné lieu à des discussions fort acrimonieuses.

M. DAVIS : Je suppose le cas où le shérif, qui demeure dans le territoire de Saskatchewan, est nommé pour présider à l'élection d'une autre division ; croyez-vous que, s'il y avait égalité de voix, les gens de la division seraient bien aises de remettre le résultat de l'élection au vote prépondérant d'un homme qui n'est pas même électeur chez eux ?

M. FOWLER : L'honorable député d'Huron (M. Holmes) demande pourquoi, puisque, dans certains cas, on est obligé de nommer comme présidents d'élection des citoyens honorables non registrateurs ou shérifs, on ne le fait pas dans tous les cas. Le comité a pensé qu'il était de l'intérêt du public de prendre comme présidents d'élection les shérifs et les registrateurs, parce qu'ils échappent aux influences politiques et qu'ils ont la confiance du public. Il a pensé que cela valait mieux que de choisir des hommes directement intéressés à la lutte, et qui, dans certains cas, ne rempliraient peut-être pas la charge avec autant d'honnêteté ou de capacité que les premiers.

M. HENDERSON : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député sur le désintéressement politique des shérifs ou des registrateurs. Dans la province d'Ontario, du moins, ces hommes sont, règle générale, d'actifs partisans. On doit présumer que personne n'y est nommé shérif ou registrateur s'il ne s'est pas montré politicien actif et énergique ; et on peut croire qu'il ne perdra pas ses préjugés politiques dans l'occupation de sa charge. Nous avons vu à l'œvre dans la province d'Ontario, pour les élections fédérales, des présidents d'élection tant shérifs ou registrateurs que citoyens honorables ; et je puis dire que, dans l'un et l'autre cas, les élections ont été conduites avec tout autant d'impartialité.

D'ailleurs, parce que ces hommes occupent un emploi, est-ce une raison de les gratifier d'une nouvelle charge? J'aimerais que les faveurs du gouvernement fussent distribuées sur un plus grand nombre ; cela vaudrait mieux que d'en faire bénéficier des hommes qui ont déjà la bonne fortune d'être shérifs ou registrateurs. Il me semble que nous faisons trop bon marché de l'influence que nous pouvons exercer. Nous avons déjà fait notre la loi d'Ontario relative au cens électoral, et nous nous servons, dans nos élections, des listes d'électeurs préparées pour la province. La confection de nos propres listes nous échappe. Je ne sais trop si nous avons encore le droit dy faire ajouter ou retrancher des noms. La loi du remaniement donne au gouvernement de la province d'Ontario pouvoir de faire nos propres divisions électorales, puisque tout nouveau comté créé par le gouvernement d'Ontario devient district électoral pour le Canada. Voici maintenant que l'on propose de céder aux provinces le choix de nos présidents d'élection. Avant qu'il soit longtemps, il ne nous restera plus rien. Tout se fera par les gouvernements provinciaux. Je crois que nous devrions retenir quelques-uns de ces pouvoirs, et avoir notre mot à dire dans la constitution de la Chambre des communes. Ce n'est pas que je regarde d'un mauvais œil les shérifs ou les registrateurs, mais je crois qu'il serait bon de laisser au gouvernement le choix de la personne qui présidera à une élection.

M. OLIVER : Le registrateur est le dernier homme auquel j'aurais pensé comme président d'élection. S'il a des devoirs à rem-

plir, ces devoirs exigent qu'il soit continuellement à son bureau. S'il n'en a pas, il n'a que faire d'être registrateur. Les devoirs d'un shérif lui laissent plus de liberté ; cependant, je crois savoir que, dans l'ouest, les devoirs d'un président d'élection absorbent tout son temps et toute son attention ; et, si le shérif a, comme tel, des devoirs à remplir, il ne saurait agir tout à la fois comme shérif et comme président d'élection. Dans certaines circonstances, il se peut que le gouvernement agisse sagement en nommant le shérif comme président d'élection ; mais dire qu'il doit être nommé, c'est vouloir qu'il néglige ses devoirs de shérif, quand il a des obligations à remplir comme tel, pour s'occuper de l'élection qu'il est chargé de présider. Il y a, dans la division que je représente, trois shérifs et deux registrateurs. Cette division va être partagée en quatre ; par conséquent, il n'y restera plus assez de registrateurs et de shérifs pour servir le public. Il y faudra donc nommer quelque autre personne comme président d'élection. Il serait infiniment plus sage de laisser toute l'affaire entre les mains du gouvernement, qui s'adresserait au shérif, quand le shérif serait l'homme qu'il faut, ou à quelque autre personne, quand il ne serait pas à propos de s'adresser au shérif.

M. CHARLTON : Toute cette discussion, jointe à l'expression d'opinion du ministre de la Justice, me fait assez voir que l'article dont il s'agit ne rencontre pas cette approbation qui convient aux dispositions de la loi. Je suis donc tout prêt à l'abandonner.

M. R. L. BORDEN : Je n'entends pas du tout laisser tomber cet article. Il n'a rien été dit qui combatte victorieusement la proposition qu'il contient, et qui est de prendre pour présider aux élections, des personnes en qui le peuple a confiance. Faute d'une loi comme celle-là, le gouvernement se laissera aller à la tentation de nommer des avanturiers, et s'il se commet des irrégularités, on s'en prendra au président de l'élection. Les shérifs, dans la Nouvelle-Ecosse, sont nommés par le gouvernement de la province, et sont des libéraux pour la plupart. Ils remplissent assez bien leurs devoirs de présidents d'élection. Il y a eu une couple de plaintes, dont une seule était bien fondée, je crois ; c'est peu de chose sur le nombre total. Je crois qu'il est bien plus sage d'indiquer une classe de personnes dans laquelle les présidents d'élection devront être choisis.

Quant aux shérifs, ce sont eux qui agissent en cette qualité dans la province de la Nouvelle-Ecosse, sans le moindre inconvénient, en tant, du moins, que le public y est concerné. Quant aux registrateurs, je ne sais pas ce qui se passe dans les Territoires du Nord-Ouest, mais, dans la Nouvelle-Ecosse, je ne crois pas qu'il soit bien difficile d'obtenir leurs services pour le temps des élections. Ils ont, pour la plupart, des aides au bureau, et pourraient facilement disposer du temps nécessaire à la tenue d'une élection. L'intention du comité se trouve d'ailleurs suffisamment sauvegardée par la disposition du paragraphe 2, qui permet à l'Exécutif d'intervenir, et de nommer quelque autre personne, dans le cas où il y aurait de l'inconvénient à s'adresser à l'un de ces fonctionnaires. Le gouvernement aurait à choisir ses présidents d'élection dans cette classe de fonctionnaires, ou à prendre la responsabilité de s'adresser ailleurs ; et, dans ce dernier cas, on peut croire qu'il ferait un bon choix, et s'adresserait à des hommes en qui le public a confiance. C'est le point essentiel : il faut que les deux partis politiques aient de bonnes raisons de croire que ceux que l'on aura nommés feront consciencieusement leur devoir. Et le meilleur moyen d'arriver à cela, c'est de déterminer dans quelle classe d'hommes seront pris les présidents d'élection, et puis de les prendre, autant que possible, dans cette classe.

M. DAVIS : Le chef de l'opposition me permettra d'attirer son attention sur une observation qui a été faite au cours de ce débat, savoir que, si on se limite à prendre des shérifs ou des registrateurs pour présider aux élections, on court grand risque d'en manquer dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces fonctionnaires n'y sont pas assez nombreux pour satisfaire à tous les besoins. S'il faut, à tout prix, que ce soit des fonctionnaires, nous pourrions y comprendre l'agent des terres, l'inspecteur des homesteads, le garde-pêche, le garde-forestier.

M. R. L. BORDEN : Il est possible de faire bien des choses dont l'utilité n'est pas très évidente. Si on ne peut pas trouver de fonctionnaires parmi ceux qui sont désignés par la loi, l'Exécutif a tout pouvoir de choisir quelque autre personne. Il est inutile d'étendre la liste outre mesure, comme le dit l'honorable député (M. Davis). Il n'est même pas nécessaire que la nomination se fasse parmi les fonctionnaires du gouvernement. Mais ce qui est à désirer, ce qu'il faut à tout prix, c'est que la personne ainsi choisie ait la confiance du peuple.

M. DAVIS : Pour chez nous, il vaudrait mieux remplacer le registrateur par l'agent des terres, ce dernier étant toujours libre de s'éloigner de chez lui, tandis que le registrateur, dans bien des cas, ne peut pas quitter son bureau.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article restera en suspens.

Article 4.

L'article 12 dudit acte est amendé par l'adjonction du paragraphe suivant :

(1.) Ceux, autres que les shérifs ou registrateurs, qui occupent des fonctions publiques au service du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial.

M. DAVIS : Que signifie ceci ?

M. CHARLTON : L'article 12 de l'Acte des élections fédérales se lit comme suit :

12. Aucune des personnes ci-dessous mentionnées ne sera nommée président d'élection, président de scrutin, secrétaire d'élection ou greffier de bureau de votation, savoir :—

(a.) Les membres du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ou du conseil exécutif d'aucunes des provinces du Canada ;

(b.) Les membres du Sénat ou des Conseils législatifs d'aucune des provinces du Canada.

(c.) Les membres de la Chambre des communes ou des assemblées législatives d'aucune des provinces du Canada ;

(d.) Les ministres, prêtres ou ecclésiastiques d'aucune croyance ou dénomination religieuse ;

(e.) Les juges des cours de juridiction supérieure, civile ou criminelle, ou les juges d'aucune cour de comté ou de district, cour de faillite ou cour de vice-amirauté ;

(f.) Les personnes qui auront servi dans le parlement fédéral durant la session qui aura immédiatement précédé l'élection, ou qui serviront durant la session ayant alors lieu ;

(g.) Les personnes qui auront été trouvées coupables, par la Chambre des communes ou par une cour chargée de l'instruction des élections dont la validité est contestée, ou par tout autre tribunal compétent, d'avoir forfait à leurs devoirs, ou de quelque infraction au présent acte ou à quelque loi provinciale concernant les élections, ou à l'acte concernant la perte des droits politiques des personnes qui se sont laissé corrompre, chapitre 14 des statuts de 1894 ;

(h.) Les personnes qui auront été convaincues d'un acte criminel quelconque.

Et on ajoutera à ceci le paragraphe 1 tel qu'il figure dans cet article 4.

M. R. L. BORDEN : Ceci paraît se rapporter à l'article précédent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que je voulais suggérer. Si le bill est adopté il sera nécessaire d'amender l'article précédent en ajoutant "protonotaire", comme on l'a recommandé pour la province de Québec. Chez nous, le protonotaire est le greffier de la cour. Par exemple, dans le district de Québec où nous avons un shérif, il y aurait un protonotaire de choisi pour un des collèges électoraux. Voilà notre loi. Ainsi le gouvernement a limité le choix au shérif, au protonotaire et au régistrateur, et on ferait bien d'attendre la liste des fonctionnaires qu'on peut choisir à cet effet. Si on amende l'article 3, il faudra aussi amender celui-ci.

M. R. L. BORDEN : Nous avons dans notre province un fonctionnaire appelé protonotaire. J'ignore si ses fonctions sont les mêmes que dans la province de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est le premier greffier de la cour. Je crois qu'il en est également ainsi dans la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : Oui. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le mot "protonotaire" s'applique également à la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On pourrait donner à ce mot un sens général, sauf à l'appliquer seulement s'il existe un fonctionnaire revêtu de ce titre.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'article reste en suspens.

Article 6.

L'article 21 dudit acte est amendé par l'insertion après les mots " s'il en existe " dans la quatrième ligne d'icelui des mots " et d'un résumé des offenses et des pénalités en vertu de cet acte.

2. L'article 26 dudit acte est amendé par l'insertion après le mot "proclamation" dans la première ligne d'icelui des mots "et le résumé des offenses et des penalités en vertu de cette acte.

3. Le paragraphe (f) de la section 1 de l'article 41 dudit acte est rappelé, et remplacé par le suivant :

(f.) Procurer à chaque sous-officier-rapporteur au moins dix exemplaires des instructions imprimées dans la formule (1) expliquant aux voteurs la manière de voter et au moins dix copies du résumé des offenses et des pénalités sous l'empire de cet acte, lesquelles instructions et résumés devront être affichés par les soins du sous-officiers-rapporteurs avant ou à l'ouverture du scrutin, le jour de l'élection, dans des endroits apparants en dehors des bureaux de vote ainsi que dans chaque compartiment du bureau de vote.

4. L'article suivant est inséré immédiatement après l'article 26 dudit acte.

26a. Dans le plus bref délai possible après la réception du bref, l'officier-rapporteur enverra par la poste à chaque électeur dont le nom figure sur la liste des votants, un exemplaire du résumé des officiers et des penalités sous l'empire de cet acte, lequel résumé sera transporté par la poste franc de port ; et dans la province de l'Ile du Prince-Edouard l'officier-rapporteur enverra un nombre suffisant d'exemplaires dudit résumé à chaque directeur de la poste dans le district électoral, et il sera du devoir du directeur de la poste d'en délivrer un exemplaire à chaque électeur auquel on délivre des objets de correspondance.

2. Tout directeur de la poste qui néglige ou refuse volontairement de délivrer promptement aux électeurs les résumés susdits sera passible d'une amende de cinquante dollars et des frais au profit de toute personne qui intentera une poursuite à cet effet, pourvu toutefois que cette pénalité ne soit pas imposée plus d'une fois à chaque élection où telle négligence aura été commise.

L'article 26 a dit :

Dans le plus bref délai possible après la réception du bref l'officier-rapporteur enverra par la poste à chaque électeur dont le nom figure sur la liste des votants un exemplaire du résumé des offenses et des penalités sous l'empire de cet acte.

Qui est-ce qui payera l'officier rapporteur chargé d'envoyer des circulaires à tous les électeurs du district ? Devra-t-il les faire imprimer à ses frais ? Disons qu'il y a 10,000 noms sur la liste et on se trouve au milieu du tracas d'une élection, et songez que l'officier-rapporteur a pour devoir d'envoyer une circulaire à chaque électeur dont le nom figure sur la liste. Je dois diriger votre attention sur la situation dans laquelle fonc-

tionnera ce procédé dans le Nord-Ouest. D'après notre système de là-bas, nous préparons nos listes une douzaine de jours avant l'élection, et trois jours avant qu'elle ait lieu les listes doivent être affichés. Après cela, n'importe qui peut faire ajouter son nom, ou peut faire inscrire d'autres noms ou faire biffer des noms. Alors, qui fournira à l'officier-rapporteur des copies de ces listes de toutes les parties du district électoral d'une grande étendue, ayant peut-être cinq cents milles de longueur par trois cents milles de largeur? Dans certains arrondissements, le recenseur doit s'éloigner de 300 milles de la gare du chemin de fer. Comment s'y prendra-t-il pour faire parvenir cette liste à l'officier-rapporteur pour permettre à celui-ci d'envoyer un avis à chaque électeur ? Dans nos territoires l'application de ce système est matériellement impossible.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : J'appelle l'attention du ministre de la Justice et du comité sur l'article se rapportant à l'Ile du Prince-Edouard. Il n'y a pas de listes d'électeurs, là-bas; c'est le vote ouvert aux élections provinciales ; par conséquent il n'y a pas de listes pour les élections fédérales. A cause de cela il serait très difficile de dire si un homme vote ou non à une de ces élections et si on peut le mettre à l'amende. Je constate que dans la disposition qui concerne l'Ile du Prince-Edouard, on dit :

L'officier-rapporteur enverra un nombre suffisant d'exemplaires dudit résumé à chaque directeur de la poste dans le district électoral et il sera du devoir du directeur de la poste d'en délivrer un exemplaire à chaque électeur auquel on expédie des objets de correspondance.

Que signifie ce résumé ?

Tout directeur de la poste qui néglige ou refuse volontairement de délivrer promptement aux électeurs les résumés susdits sera passible d'une amende de cinquante dollars et des frais au profit de toute personne qui intentera une poursuite à cet effet, pourvu toutefois que cette pénalité ne soit pas imposée plus d'une fois à chaque élection où telle négligence aura été commise.

L'officier-rapporteur reçoit ses avis ; admettons qu'il se soit écoulé dix jours, et il n'y a, paraît-il, que trente jours entre l'émanation du bref et l'élection, et qu'ensuite il se soit écoulé une semaine, peut-être dix jours, avant que l'officier-rapporteur ait envoyé ses avis aux directeurs de la poste ; ceux-ci reçoivent ses avis dans les districts ruraux, mais il y a des gens qui ne se rendent pas souvent aux bureaux, et ce sont presque toujours les enfants ou les jeunes gens qui vont chercher la correspondance. Le directeur de la poste n'aura peut-être pas l'occasion de remetre l'avis entre les mains de l'électeur, et il n'en sera pas moins mis à l'amende s'il ne le lui a pas donné. Il peut y avoir des électeurs dans le district qui ne reçoivent presque jamais de correspondance, des pêcheurs qui en reçoivent rarement. Le système proposé offre de grandes difficultés dans l'Ile du Prince-Edouard, et je suis tenté de croire qu'aucun représentant de cette province n'a été consulté par ce comité.

M. DAVIS : J'aimerais à savoir qui doit payer l'officier-rapporteur? Je crois qu'il reçoit la jolie somme de $50 à $60 pour ses services. Si vous lui imposez le devoir d'envoyer 10,000 circulaires aux électeurs, qui le payera pour cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me semble que les honorables députés exagèrent les difficultés. La question de savoir si la teneur du bill est suffisante pour qu'il réalise tous les objets auxquels il tend, peut se discuter, mais le but du bill est d'appeler personnellement l'attention de chaque électeur du Canada, immédiatement avant l'élection, sur les dispositions de la loi électorale, afin que tout le monde connaisse son droit et son devoir. Il est inutile de prétendre que le public est au fait de cette loi ; il y a des milliers de braves électeurs du Canad qui ne connaissent pas les dispositions de la loi électorale, et qui ont le sincère désir de s'y conformer, mais qui la transgressent parce qu'ils ne sont pas suffisamment renseignés. L'objet de cette disposition, même si elle coûte un peu d'argent, même s'il faut payer l'officier-rapporteur plus cher, n'a d'autres but que de mettre les électeurs au courant de la loi sous l'empire de laquelle ils donnent leur vote. Si d'après la manière dont le bill est rédigé ce but n'est pas atteint efficacement, efforçons-nous de l'amender et même de faire en sorte que la distribution de la circulaire contenant les principales dispositions de la loi électorale qui régissent la manière de voter, se fasse dans tous les cas possibles. Je n'y vois pas de difficulté.

M. DAVIS : Je me permets de poser une question au ministre des Finances. Dans les Territoires du Nord-Ouest, il y a plusieurs endroits où les listes électorales ne sont pas imprimées. Comment l'officier-rapporteur s'y prendra-t-il pour se procurer ses listes afin de se conformer à la loi? Que fera-t-il des électeurs éloignés de 400 milles et privés d'un service postal?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets que dans les conditions particulières où se trouvent les Territoires du Nord-Ouest il n'est pas possible d'envoyer cette circulaire. J'admets que dans l'Ile du Prince-Edouard on se trouve dans le même cas. Mais nous trouverons toujours bien un moyen quelconque pour effectuer cette distribution, et c'est ce que nous tâcherons de faire. Et si les procédés indiqués ne donnent pas le résultat requis, dans ce cas nous emploierons les moyens les plus efficaces, eu égard aux circonstances, pour distribuer cette circulaire.

M. HOLMES : Au point de vue théorique le ministre des Finances a raison. Mais quand il en arrivera à l'application, il rencontrera de sérieuses difficultés. Prenez, par exemple, une circonscription rurale comp-

tant de huit à dix mille électeurs. Vous imposez à l'officier-rapporteur la tâche d'envoyer des circulaires, de les mettre sous enveloppe et de les expédier à 10,000 électeurs. D'après ma propre observation je sais que l'officier-rapporteur a autant d'ouvrage qu'il peut faire pendant les quelques jours dont il dispose pour remplir convenablement les devoirs ordinaires qui lui sont prescrits par la loi.

M. GOURLEY : Il peut employer un commis.

M. HOLMES : Admettons qu'il emploie un commis, comme cela se pratique généralement ; même dans ce cas il aura de la difficulté à faire tout le travail qui lui est imposé. Je désire appeler l'attention des ministres sur un point dont le bill ne fait pas mention, mais qui mérite qu'on s'y arrête, attendu qu'il s'est présenté un cas de ce genre dans la dernière élection. L'année dernière on a imposé aux officiers-rapporteurs deux ou trois obligations de plus que par le passé, et on n'a pas songé à les rémunérer pour ce supplément de travail. Ainsi on les obligeait de marquer tous les bulletins par ordre numérique, et, dans mon comté il a fallu envoyer des milliers de ces bulletins de la ville de Goderich à Stratford pour les faire numéroter à la machine. Le bureau local n'était pas pourvu d'un appareil spécial pour faire ce travail. Le compte pour exécuter cet ouvrage fut rejeté par l'auditeur-général, parce qu'aucune disposition de la loi n'autorisait une dépense de ce genre. Dans deux ou trois cas on avait imposé aux officiers-rapporteurs un travail et une dépense supplémentaires sans leur offrir de compensation. Je trouve raisonnable que le gouvernement tienne compte de cela et qu'il récompense ou indemnise l'officier-rapporteur en raison des obligations nouvelles exigées de lui.

L'auditeur général lui-même m'a dit en conversation qu'il s'est présenté un grand nombre de cas, dans lesquels les officiers-rapporteurs n'ont pas reçu de rémunération en raison des services non prévus.

M. MACPHERSON : A propos des remarques de l'honorable député de Huron au sujet du paiement des officiers-rapporteurs, je n'ai que ceci à dire. J'ai peu de confiance dans l'effet d'une législation quelconque pour rendre le peuple meilleur ou pour me rendre meilleur moi-même. Je suis d'opinion que nous n'avons pas de loi à faire dans ce sens. Je désire appeler l'attention sur ce qui est arrivé dans ma province. Nous étions obligés d'envoyer un sous-officier-rapporteur de Vancouver à Atlin, à une distance de 1,500 milles au beau milieu de l'hiver dernier.

Les frais et déboursés de l'officier-rapporteur dépassaient $500, somme qu'il avait lui-même avancée, et en présentant son compte à l'auditeur général, celui-ci ne voulut lui accorder que $500 en tout et pour tout. Son voyage avait duré deux mois. Je le connais personnellement comme un honnête homme. Il avait dû battre le sentier sur une longueur de 80 milles, et le thermomètre marquait 50 à 60 degrés en bas de zéro. Et comme conséquence de son exposition aux intempéries sur ce voyage, il dut rester deux semaines à l'hôpital. Malgré tout cela, l'auditeur général, très à l'aise dans un bureau bien garni, ne voulut lui accorder que le même honoraire que reçoivent les sous-officiers-rapporteurs des districts bien établis d'Ontario. J'ai eu personnellement connaissance de ces faits. Ce n'est pas moi qui me lèverai en Chambre pour défendre un homme qui essaye de tromper le pays, mais je ne prendrai pas davantage la défense de celui qui se sert de sa position officielle pour refuser à un homme ce qui lui est dû légitimement.

M. OLIVER : Lorsqu'on étudie dans cette Chambre une proposition quelconque, il est bon de l'examiner sous toutes ses faces. Bien que la question de la dépense ne soit qu'un détail, dans mon opinion, ce détail mérite qu'on s'en occupe, car il est en relation étroite avec le principe. A mon point de vue, après avoir posé le principe, le comité devrait se rendre parfaitement compte des effets pratiques de son application. A prendre les dépenses telles qu'elles seront et les difficultés de mettre en vigueur la proposition telles qu'elles se présenteront, il faudra faire face à toute éventualité. Quant à la nécessité d'envoyer des explications imprimées aux électeurs sur la manière de voter, le jour de l'élection, j'admets bien l'utilité de renseigner les électeurs de la manière la plus complète, mais chacun de nous a pu constater que l'on a mis parfaitement les électeurs au fait des détails et des règles à observer pour marquer leurs bulletins ; quelques-uns ont pu commettre des erreurs, du moins d'après l'appréciation des juges, mais ceux-ci étaient aussi souvent dans l'erreur que les votants. La principale raison de cette forte dépense, c'est la sanction donnée à la loi qui rend le vote obligatoire sous peine de priver les électeurs du droit de suffrage. Voilà la principale raison que l'on donne pour justifier cette grande dépense ; on la fait pour donner des instructions aux électeurs, et si cette clause n'est pas adoptée, je ne crois pas à la nécessité de l'envoi de ces circulaires.

M. ROBINSON (Elgin) : Il me semble qu'il n'y a pas grande nécessité d'envoyer ces instructions aux électeurs, attendu que les journaux ont coutume de publier tous les procédés suivis dans une élection et qu'ils expliquent à peu près à chaque électeur comment déposer son vote. Même ils marquent le bulletin pour lui et font la marque vis à vis du candidat qu'ils recommandent aux électeurs, mais je désire présenter une observation. Nous avons discuté la question de la personne de l'officier-rapporteur. Je ne crois pas que le sous-officier-rapporteur ait été mentionné, et je suis d'opinion que le bill devrait contenir une clause disant que, non seulement le sous-officier

apporteur devra demeurer dans le district lectoral dans lequel l'élection a lieu, mais ans l'arrondissement où se tient le bureau ui lui est confié. Autrefois, l'absence d'une ause de ce genre dans les lois d'Ontario ous donnait beaucoup de tracas dans le mté où je demeure. Mais aujourd'hui la i électorale d'Ontario exige que, non seule- ent l'officier-rapporteur soit un des habi- nts du district électoral où a lieu l'élec- on, mais qu'il demeure dans la division où tient le bureau.

On empêche ainsi tout étranger de péné- er dans le bureau pour manipuler les bul- tins ou se livrer à des méfaits que les eux partis d'désapprouvent, mais sur les- uels on ferme les yeux selon qu'ils ont été mmis en faveur de l'un ou de l'autre. Je ens à ce que la loi soit amendée de manière ce que la position de sous-officier-rappor- ur soit seulement confiée à des hommes spectables et connus comme tels par les ecteurs.

M. OLIVER : Je crains que dans certains stricts électoraux on n'empêche l'élection cette condition-là.

M. BLAIN : Sur cette question je suis accord avec l'honorable ministre des Fi- nces (M. Fielding). Je considère que toute pense faite dans l'intention d'éclairer les ecteurs sur les lois concernant la manière voter, est de l'argent bien employé. D'a- rès l'honorable député de Saskatchewan I. Davis) le moyen indiqué par le bill n'at- indra pas tous les électeurs sans excep- on ; mais cela n'est pas une raison pour iver la masse des électeurs de l'avantage 'il présente et je ne saurais accepter sa anière de voir.

Il me semble que dans la plupart des com- s et en réalité dans tous les comtés d'On- rio, il est possible de mettre cette loi en gueur, et je suis d'opinion que la distri- ution d'un exemplaire de l'Acte des élec- ons présenté sous une forme concise, à acun des électeurs aurait un bon effet sur onnêteté des élections. Je crois même e la clause devrait aller plus loin et qu'on vrait en remettre deux à trois cents exem- aires aux candidats. Très souvent ceux- ne connaissent la loi que d'une manière rès vague, comme on a pu s'en apercevoir r le témoignage donné devant les tribu- ux d'Ontario à l'occasion des procès en in- lidation. S'il en est ainsi presque partout, mment voulez-vous que de simples élec- urs, étrangers à la politique militante, con- issent la loi ? J'approuve cette mesure nsi que la dépense qu'elle entraîne. Je is convaincu qu'elle induira les électeurs voter honnêtement.

M. CHARLTON : L'honorable député de skatchewan (M. Davis) a soulevé une dif- ulté à ce sujet ; il n'a pas pu découvrir quelle source on puiserait pour couvrir s dépenses occasionnées par la publica- on de ce résumé de la loi, de l'impression, de l'envoi aux électeurs et de l'affichage. J'appelle son attention sur l'artcile 21 de la loi qui dit :

Immédiatement après l'émission du bref d'élection, le greffier de la Couronne en chancellerie transmettra à l'officier rapporteur un nombre suffisant d'exemplaires de la liste des votants, etc.

Dans le bill il est dit :

L'article 21 du dit acte est modifié par l'insertion après les mots (s'il en existe), à la quatrième ligne des mots "un relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte".

De sorte qu'il sera du devoir du greffier de la Couronne en Chancellerie d'envoyer à l'officier-rapporteur les listes ainsi qu'un nombre suffisant d'exemplaire du relevé de la loi pour distribution. La difficulté est vaincue de cette manière.

M. BLAIN : Est-il dit que les canadidats eux-mêmes en recevront un nombre déterminé ?

M. CHARLTON : Non, il est dit que l'officier-rapporteur doit en afficher un nombre suffisant en dedans et en dehors du bureau de vote et en fournir un exemplaire à chaque électeurs dont le nom figure sur la liste. Il serait de son devoir d'envoyer ces exemplaires par la poste et ils seraient transmis franco.

La seule lacune qui reste à combler pour donner à cette disposition tout son effet est peut-être l'absence d'un moyen quelconque de rémunérer l'officier-rapporteur. Au cours de la discussion en comité, on était d'avis que les frais en question seraient considérés comme les dépenses incidentes que l'officier-rapporteur aurait le droit de se faire rembourser, au même titre que les ouvrages de copiste ou l'achat et la préparation des enveloppes si le ministère ne les fournit pas. Quant aux objections soulevées par l'honorable député de Huron (M. Holmes) qui voit des montagnes de difficultés dans l'exécution pratique, je crois que ses craintes ne sont pas fondées. C'est une affaire bien simple d'expédier par la poste une des circulaires à chaque électeur dont le nom et l'adresse figurent sur une liste préparée d'avance. C'est un travail de bureau qui n'a rien de difficile et peut se faire en très peu de temps, mais qui n'en est pas moins d'une importance capitale, comme l'a fait remarquer le ministre des Finances. D'après l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) les électeurs en général sont assez bien renseignés sur la loi. Je ne crains pas d'affirmer que si nous interrogions un à un tous les députés de cette Chambre sur les infractions et les pénalités dont parle la loi, il y en a neuf sur dix qui seraient très embarrassés ; pour dire les choses telles qu'elles sont, les électeurs, en général, ne sont pas au courant de cela. Dans une multitude de cas, ceux qui votent violent la loi par ignorance et sans malice ; si, avant l'élection on leur remettait entre les

mains un sommaire de la loi électorale ils ne manqueraient pas de le lire, et, étant mieux renseignés ils éviteraient les infractions. Si cet article du bill devient loi, j'ai confiance que les délits et et les actes de corruption seront beaucoup moins nombreux. Je suis tout surpris de voir que cette partie du bill ait rencontré la moindre opposition. Je m'attendais—et tous les membres du comité étaient sous la même impression—que ces dispositions du bill recontreraient l'approbation universelle, puisqu'elles faisaient connaître aux électeurs leurs devoirs. Les difficultés de peu d'importance qui se présentent dans la mise en opération de ce procédé sont loin d'en rendre l'exécution impossible. La plus grande de toute, l'envoi de 9,000 à 10,000 circulaires aux électeurs est facile à vaincre, et si l'officier-rapporteur n'a pas le droit d'inclure les frais de cet envoi dans le compte des dépenses incidentes, il ne reste qu'à préparer un amendement à ce bill à l'effet de pourvoir à la rémunération que peut valoir ce service.

M. DAVIS : Si mon honorable ami avait eu les mêmes rapports que nous avec l'auditeur général il se garderait bien de proposer l'entrée de ces frais dans le compte des dépenses générales. Dans un cas qui s'est présenté dans ma division électorale, l'auditeur général refusa de payer l'envoi de la proclamation, et celui qui s'était chargé de publier la proclamation dans les journaux pour donner au public les renseignements auxquels il avait droit, n'est pas encore payé maintenant. Mon honorable ami n'a pas tenu compte de la situation du Nord-Ouest. J'ai démontré que dans nos territoires, la mise en pratique de ces dispositions est impossible. Si vous voulez les renseignements nécessaires parmi les électeurs, à mes yeux, le moyen le plus pratique serait d'employer un certain nombre de personnes autour de chaqus bureau de vote, le jour même de l'élection, lesquelles seraient chargées de remettre une circulaire à chaque électeur avant qu'il entre au bureau pour voter.

M. HEYD : Et si l'électeur ne sait pas lire ?

M. DAVIS : Alors à quoi peut lui servir la circulaire envoyée par la poste? S'il la reçoit quelques semaines avant l'élection il ne se donnera pas la peine de la regarder, tandis qu'elle attirera son attention si elle lui est remise au moment où il est prêt à voter.

M. GOURLEY : Probablement qu'il aura reçu l'argent avant cela.

M. DAVIS : L'honorable député paraît mieux connatre la partie financière de la chose que moi-même.

M. GOURLEY : Nous la connaissons tous, soyez franc.

M. DAVIS : Il s'agit de découvrir le mode d'opération le plus sûr et le plus pratique pour mettre à la portée des électeurs la connaissance des dispositions de la loi électorale qui les concernent. Le parrain du bi propose d'envoyer une circulaire à chaqu électeur dont le nom figure sur la liste. J prétends de mon côté qu'il serait préférabl de distribuer cette circulaire le jour de l'élec tion au bureau de vote. Dans la partie d pays que j'habite il n'y a pas moyen de fair autrement.

M. LANCASTER : L'honorable député au rait-il la bonté de me dire s'il y a des liste municipales dans ces endroits.

M. DAVIS : Non, il n'y a pas de munic palités.

M. LANCASTER : Quelle sorte de liste d'électeurs avez-vous?

M. DAVIS : Dans notre pays nous dres sons la liste des électeurs une quinzaine d jours avant l'élection. L'officier-rapporteu nomme des recenseurs à cette fin. Ceux-c se rendent dans chaque arrondissement e prennent les noms de ceux qui, au meilleu de leur jugement, ont droit de suffrag Trois jours avant l'élection le rencenseu doit afficher sa liste d'électeurs en trois en droits apparents de la circonscription d bureau. Alors toute personne peut dema der de radier ou d'ajouter des nom selon le cas. De cette manière l'officie rapporteur n'a pas de listes. Certain arrondissements sont éloignés de 300 mill du chemin de fer, et comment l'officier-ra porteur pourrait-il se procurer les listes do il aurait besoin pour envoyer les circulair conformément au projet qui nous est so mis? Cela ne se peut pas.

M. R. L. BORDEN : Un amendement l'article 21 oblige le greffier de la Couron en Chancellerie de préparer et de faire im primer ce résumé, et ensuite d'en envoye un exemplaire à chaque officier-rapporteu Voilà une réponse à une des objections so levées. Quand à la dépense d'expéditio des circulaires, je crois qu'on peut fai adresser des enveloppes à raison de deu dollars par mille, et, en supposant qu'u collège électoral compte cinq milles électeu la dépense s'élèverait à $10 seulement. ne crois pas qu'une dépense comme celle-l même dans chaque division électorale d Canada, cause un grand chagrin à l'honora ble député d'Alberta (M. Oliver). Nou comptons en tout 215 districts électoraux estimons le dépense pour chacun d'eux $15 et nous arrivons à une dépense de $3,5 environ, absolument insignifiante en comp raison des résultats auxquels nous somm en droit de nous attendre.

Au sujet des Territoires du Nord-Oues ce qu'il y aurait de plus aisé serait de l traiter de la même manière que l'Ile d Prince-Edouard ; la même règle pourra même s'appliquer aux villes d'Ontario, où liste est confectionnée quelques jours seul ment avant l'élection. Vous n'auriez qu envoyer les circulaires à chaque directeur d la poste, qui en remettrait un exemplai

chaque homme recevant des objets de orrespondance. On pourrait ajouter un au- e article stipulant qu'il en remettra un xemplaire à chaque lecteur s'il en fait la emande. Je suis convaincu que par ce pro- édé la très grande majorité des électeurs u Canada acquerront tous les renseigne- ients dont ils ont besoin. Il coûterait trop her de remettre un de ces résumés à cha- ue électeur en particulier, mais on attein- rait le but désiré en adoptant les procé- ures suggérées précédemment. J'attache eaucoup d'importance à ce que chaque élec- eur ait un de ces résumés entre les mains.

L'honorable député de Norfolk-nord n'a as craint de dire que très peu de membres e la Chambre connaissent parfaitement ette partie de la loi se rapportant aux tes de corruption il aurait pu aller plus in et affirmer que la bonne moitié des avo- ats faisant partie de cette Chambre ne raient pas en état de vous dire ce que loi contient à ce sujet, sans la consulter. près cela on peut juger des notions vagues incomplètes que les électeurs en général ssèdent sur la loi électorale. A mon point e vue ce sera de l'argent bien employé et proposition mérite l'appui unanime de ette Chambre.

M. OLIVER : Je ne m'oppose pas du tout la distribution de circulaires pour faire ieux connaître la loi électorale, pourvu ue cela ne coûte pas trop cher. Je m'ins- is seulement en faux contre le mode de stribution, dont l'application me paraît mpossible et je demande qu'on l'amende de anière à le rendre praticable.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ourrait-il nous aider de ses conseils, au ujet de cette distribution dans les Terri- ires du Nord-Ouest ?

M. OLIVER : Ce qu'on a proposé pour le du Prince-Edouard pourrait avoir son plication chez nous. Toute mesure ten- nt à répandre parmi les électeurs la con- issance de la loi électorale est louable en i ; mais il faut en même temps que l'on y prenne d'une manière pratique. Tous s membres de cette Chambre ont pu remar- ter que les remarques auxquelles cette dis- sition particulière a donné lieu peuvent ppliquer plus ou moins à toute les au- es contenue dans le bill en délibération ; ce point de vue je considère qu'il est inop- rtun d'amener un bill de ce genre à cette oque avancée de la session. Les parrains ce bill sont animés, sans doute, des meil- ures intentions, mais ils ne l'ont pas as- z travaillé pour le rendre acceptable et en surer l'effet pratique. Il nous a fait sacri- r un temps précieux sans nous rappro- er beaucoup du bout à atteindre. Pour a part le vote obligatoire est un principe e je combattrai jusqu'au bout.

Je prie respectueusement le motionnaire du ll de tenir compte de la situation, de con- lérer que la discussion imposée n'aurait pas de résultat satisfaisant pour lui ; avec tout le respect que je lui dois je l'engage à réfléchir à tout cela avant d'aller plus loin. Pour revenir sur la propagation de la connaissance de la loi, ce n'est pas l'homme ignorant la loi qui la transgresse ; c'est celui qui la connaît. Ce n'est pas une raison pour qu'elle ne soit pas connue de tous; mais le danger consiste plutôt dans une trop grande connaissance de la loi ; celui qui en sait trop est le plus à craindre. Ce sont ceux qui connaissent tous les coins et re- coins de la loi qui brûlent les bulletins et créent des embarras ; ce ne sont pas ceux qui n'en connaissent pas le premier mot.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Il reste un autre point à considérer à l'égard de l'Ile du Prince-Edouard. Tout le monde sait que les émoluments des directeurs de la poste à la campagne sont insignifiants à tel point qu'on a de la difficulté à en trouver. Qu'en sera-t-il en présence de ce surcroît d'ouvrage et de la menace des les mettre à l'amende, d'après le bill en question? Un directeur de la poste, à défaut de distribuer promptement les avis, s'expose à payer $50 d'amende. Il est certain que dans l'Ile du Prince-Edouard on peut s'attendre à de graves difficultés, et je proteste contre cette clause.

M. BLAIN : Ce travail ne se présente qu'une fois tous les quatre ou cinq ans.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Comme il reçoit $12 par année il ne lui restera pas grand'chose s'il doit payer $50 d'amende et les frais. Mais cette objection n'est pas la seule, il y en a plusieurs autres.

M. HENDERSON : Personne ne s'attend à ce que ce bill devienne loi à la présente session. La discussion ne peut avoir d'autre objet que de mettre tous les membres de ce parlement au courant des difficultés inhérentes à la rédaction d'un bill de cette espèce. On a beaucoup parlé de la distribution des renseignements aux électeurs. Permettez-moi de citer ce que deviendra l'article 21 si ce bill est adopté :

Immédiatement après l'émanation du bref de l'élection, le greffier de la Couronne en chancellerie transmettra à l'officier rapporteur un nombre suffisant d'exemplaires de la liste des électeurs et un relevé des offenses et des pénalités sous l'empire de cette acte, s'il y a lieu.

Il me semble qu'il y a là quelque chose de défectueux.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, l'expression " s'il y a lieu " doit se rapporter aux listes. La rédaction me paraît défectueuse.

M. HENDERSON : On devrait appeler sur ce point l'attention du ministre de la Justice. Dans l'Ile du Prince-Edouard la distribution des circulaires ne présenterait aucune difficulté sérieuse, me semble-t-il. C'est le directeur de la poste qui les remettra aux électeurs. Mais j'appelle l'attention du parrain du bill sur une autre difficulté, à laquelle

il y a peut-être moyen de porter remède. C'est qu'au Manitoba le nom du bureau de poste n'est pas indiqué en regard des noms des électeurs inscrits dans les listes, et que, par conséquent, il n'y a pas moyen d'envoyer ces documents par la poste.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Il est étrange que nous ayons tant de peine à régler cette question. Nous ferions beaucoup mieux de travailler à aplanir les difficultés pratiques qui se rencontrent dans la mise en opération de ce bill. Il me paraît tout à fait absurde de distribuer les circulaires le jour même de l'élection. Si vous voulez que les éelcteurs en fassent leur profit ils faut les mettre en leur possession au moins une semaine auparavant. Ce bill est l'œuvre d'un des esprits les plus clairvoyants de cette Chambre qui a consacré à sa préparation une grande partie de son temps, et je ne conçois pas pourquoi il ne deviendrait pas loi au cours de la présente session.

M. ERB : Je suis de ceux qui croient qu'il est désirable de faire connaître la loi aux électeurs. Je trouve raisonnable que la dépense provenant de là soit soldée à même le revenu du pays. A mes yeux le système le plus économique serait de faire imprimer toutes ces circulaires à Ottawa. Cela coûterait meilleur marché que si non les faisait imprimer dans chaque division électorale. Non seulement l'impression, mais aussi la mise sous pli, et même l'envoi aux électeurs pourraient se faire ici. On m'apprend que toutes les listes des électeurs sont imprimées ici, et pour ces listes au moins, on pourrait adresser les enveloppes et faire les envois directement d'ici ; on éviterait des pertes de temps et des dépenses considérables. Rien n'empêche d'appliquer des mesures spéciales aux collèges électoraux du Nord-Ouest et de l'Ile du Prince-Edouard qui n'ont pas de listes électorales.

L'article est réservé.

Article 7.

Le paragraphe 8 de l'article 96 du dit acte est abrogé et remplacé par le suivant :

8. Quiconque contrevient aux prescriptions du présent article est privé du droit de suffrage pour une période de sept années et coupable d'un acte criminel, et, s'il est officier-rapporteur, secrétaire d'élection, sous-officier-rapporteur, greffier du bureau de votation ou employé à autre titre à l'élection, passible d'emprisonnement, sans alternative d'amende, pour une période de douze mois au plus et de six mois au moins avec ou sans travaux forcés, et s'il n'occupe aucune des fonctions susmentionnées, d'une amende de cent piastres au moins avec dépens et de deux cents piastres au plus avec dépens, d'un emprisonnement pour une période de six mois au plus et d'au moins trois mois, avec ou sans travaux forcés.

L'honorable M. BLAIR : La question de savoir s'il faut adopter ou rejeter une clause de ce genre mérite d'être pesée mûrement par le comité, en présence de la désapprobation de plusieurs clauses précédentes qui impliquaient des principes importants. Il me semble aussi que les représentations faites par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) se recommandent hautement à notre attention. Nous avons à l'étu[illegible] positions toutes nouvelles, impliquant des principes sur lesquels nous sommes loin de nous entendre, si on en juge par la discussion ; et je suis obligé d'avouer que, en supposant même que ces principes soient admis, il n'y a presque pas une seule clause de ce bill qui n'exige des amendements plus ou moins considérables pour qu'elle atteigne le but qui l'a inspirée. On nous a bien dit que ce bill a été étudié avec le plus grand soin par les hommes, de loi les plus capables de cette Chambre, qui ont fait partie du comité spécial ; mais j'ai des doutes à ce sujet ; je crois plutôt que ces messieurs n'ont pas prêté à ce bill l'attention qu'il mérite, ou, comme on l'a insinué—je ne veux manquer de respect envers qui que ce soit—qu'il est mal conçu et laisse à désirer sous bien des rapports. Pourquoi, lorsque la session est si avancée, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) vient-il demander à la Chambre la revision d'un travail d'aussi grande portée, touchant à tant de questions diverses et exigeant les lumières de personnes d'expérience ?

A mon sens, il ne serait que juste et raisonnable de demander au comité de lever sa séance et de remettre l'étude du bill à plus tard. Certaines dispositions de cette mesure sont inadmissibles, et je suis prêt à les combattre de toute mes forces, et tout le monde sait qu'une opposition sérieuse à l'heure qu'il est doit être fatale au bill. J'aurais préféré que la discussion générale ne roulât que sur l'exposé d'ensemble de l'honorable député de Norfolk-nord. Dans ce cas elle nous aurait fait connaître l'opinion de chacun des membres du comité ; et si la question était reprise à une période ultérieure, la discussion actuelle pourrait être mise à profit.

M. R. L. BORDEN : Si l'état des affaires dans ce pays est tel que dépeint par l'honorable ministre des Finances au moment où il a proposé la formation de ce comité, nous devons adopter ce bill sans retard, au risque même de prolonger la session de six semaines, sinon de deux mois. Il ne faut pas que nous différions l'adoption d'une mesure aussi importante, sous prétexte que nous sommes ici depuis sept mois. Il n'est pas trop tard pour adopter une loi, et celle-ci, ou une autre semblable, est d'une nécessité absolue, s'il faut en croire les allégations du ministre des Finances. Il est vrai que nous sommes ici depuis près de sept mois, et que le comité spécial nommé pour s'occuper de ce bill a mis quelque retard à présenter son rapport ; il est encore vrai que le gouvernement est resté quelques semaines sans du tout s'occuper de l'inscrire au feuilleton ; mais, je suis d'avis que la Chambre ne saurait faire un meilleur usage de son temps

qu'en délibérant ce bill, même tel qu'il est, et en s'efforçant par là de faire faire des élections conduites plus honnêtement et avec moins de scandales que par les années passées.

M. OLIVER : Personne n'admire plus que moi l'attachement de l'honorable chef de l'opposition à son devoir, mais il m'est impossible d'accueillir favorablement sa proposition de faire durer la session trois ou quatre semaines de plus pour délibérer ce bill-ci ou tout autre. Il peut avoir raison en théorie, mais je ne puis admettre qu'il ait raison en pratique. Après tout, les députés ne sont que des êtres humains et pour ne parler que de moi-même et de quelques autres, nous n'appartenons pas à la classe des désœuvrés. Il faut que nous puissions concilier le soin des affaires publiques avec celui de nos propres affaires, ou que nous cessions d'être députés ou de nous occuper de nos propres intérêts.

La session a été tellement longue que plusieurs d'entre nous sont obligés de se demander sérieusement s'ils doivent renoncer à leur profession ou abandonner le parlement. Le pays n'aurait rien à gagner si les hommes d'affaires ne pouvaient plus venir siéger ici, et c'est ce qui arrivera si les sessions continuent à se prolonger. Il est vrai que cette loi est importante, mais il y a beaucoup d'autres lois importantes que nous aurons à étudier plus tard. Il n'y a pas une carrière dans laquelle tout ce qu'il y a à faire, se fait dans une seule journée. Nous sommes ici depuis près de sept mois ; je ne soulèverai pas de discussion en désignant qui est à blâmer, mais sur ce point ma conviction est bien arrêtée, et je me tourne du côté des coupables. Quoi qu'il en puisse résulter, je tiens à dire qu'une opposition qui, grâce aux efforts de douze à quatorze de ses membres, prolonge la session de semaine en semaine, ne fait pas son devoir, surtout quand elle nous menace de continuer ce jeu encore plus longtemps.

M. BORDEN (Halifax) : Sous ce rapport notre conscience ne nous reproche rien. L'honorable député n'a pas cherché à prolonger inutilement la session. Une question de la plus haute importance nous a été soumise par le premier ministre, le 30 juillet, alors que la Chambre siégeait depuis près de 5 mois, et depuis nous nous sommes occupés presque exclusivement de cette question. Et à part une seule soirée, à la suite d'une difficulté provoquée par l'honorable député de la droite, il ne s'est pas écoulé une heure sans qu'elle ait été employée en discussion loyale et consciencieuse. Si ce projet de loi avait été déposé au commencement de la session, le temps qu'on y a consacré aurait paru très raisonnable.

Le PREMIER MINISTRE : Que dites-vous du temps que la Chambre a consacré à discuter d'autres questions ?

M. R. L. BORDEN : Quelles autres questions ?

Le PREMIER MINISTRE : Les estimations budgétaires, par exemple. Nous avons mis quatre mois à les discuter.

M. R. L. BORDEN : Le budget s'élève à $70,000,000. Je crois que si nous comparons le temps que la Chambre consacrait à la discussion du budget, quand il n'était pas la moitié de ce qu'il est aujourd'hui, l'honorable premier ministre lui-même admettra que nous n'avons pas perdu de temps cette année. Je ne prétends pas être plus assidu qu'un autre à mes devoirs parlementaires, ni appartenir à la classe de ceux qui ont des loisirs. Si l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a voulu parler de moi——

M. OLIVER : Certainement que non.

M. COCHRANE : De qui l'honorable député voulait-il parler.

M. OLIVER : De l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane).

M. R. L. BORDEN : Je puis dire à mon honorable ami, que j'ai été absent de chez moi, et que j'ai négligé mes affaires beaucoup plus longtemps que lui.

Je n'ai pas mis les pieds chez moi depuis le 20 février dernier—une absence de huit mois moins quelques jours. Cependant, je suis prêt à rester ici encore quelque temps pour faire adopter une loi que je regarde comme très importante, et je ne crois pas faire faire montre d'un zèle outré en parlant ainsi.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a certainement dans ce bill beaucoup d'articles qui auront besoin d'être refaits. Ce que je conseillerais—et je crois que la Chambre sera de cet avis—serait de continuer la discussion pour voir jusqu'où nous pouvons nous entendre. Cela sera peut-être plus facile quand nous connaîtrons mieux la portée de chaque article.

M. R. L. BORDEN : Il est regrettable que l'honorable ministre de la Justice n'ait pas fait partie du comité qu'a préparé ce bill. A titre de jurisconsulte de la couronne, il est en grande partie responsable de la forme dans laquelle les projets de loi nous sont soumis. Comme il ne paraît pas approuver certains paragraphes—et je crois qu'il a raison dans ce cas—il n'est pas trop tard pour qu'il étudie la question et cherche à rendre, sous une autre forme, les idées contenues dans le bill, pour nous les soumettre de nouveau.

M. OLIVER : Si mes remarques ont pu être intreprétées de manière à laisser croire que j'ai voulu dire directement ou indirectement que l'honorable chef de l'opposition appartenait à la classe des désœuvrés, ou qu'il s'est montré négligent dans l'accomplissement de ses devoirs parlementaires, je tiens à déclarer que telle n'était pas du tout mon

intention. Personne, même parmi ses partisans, n'admire plus que moi l'honorable chef de l'opposition, pour le talent qu'il a déployé et le dévouement dont il a fait preuve, comme membre de cette Chambre, et chef de parti. Mais ce que j'ai voulu dire et ce que je tiens à répéter, c'est que, lorsqu'il parle de rester ici encore trois semaines pour faire adopter cette loi, il parle au nom de dix à quatorze de ses partisans et n'exprime pas l'opinion de la gauche en général.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand ce bill a été renvoyé devant le comité, l'honorable ministre des Finances a proposé que j'en fisse partie. Malheurensement, tout mon temps était pris par le bill concernant la représentation et je n'ai pas cru pouvoir être utile dans les deux comités. Cependant j'ai étudié le bill très soigneusement ; j'ai préparé un mémoire sur chaque article et je me suis formé une opinion sur chacun. Je tenais à connaître l'opinion des membres de la Chambre, avant d'exprimer la mienne. Je puis dire qu'à l'exception de l'article 2 qui a trait au vote obligatoire, et de l'article 9, le bill pourrait être amendé de manière à améliorer utilement la loi électorale. Mais je suis opposé en principe au vote obligatoire, et à tout ce qui, dans le bill, tend à cela. Quant à l'article 9, je le considère inutile, car les dispositions de l'Acte concernant la preuve répondent aux besoins beaucoup plus efficacement que ce que l'on propose ici.

M. R. L. BORDEN : Voici quel est le but de l'article 2, concernant le vote obligatoire. Il y a beaucoup d'abstentions dans ce pays, et ces abstentions peuvent être partagées en deux catégories. Il y a les indifférents, ceux qui ne portent pas assez d'intérêt aux affaires du pays pour aller voter. Les autres, probablement à la suite d'un marché inavouable, s'abstiennent d'aller déposer leur bulletin. Il peut y avoir quelques exceptions, mais ceux qui ne votent pas peuvent être rangés dans l'une ou l'autre de ces catégories. Qu'on parle tant qu'on voudra de conscience, de devoir et de privilège, dans la pratique, la chose se réduit à ce que je viens de dire. Alors, que fera-t-on de ces électeurs qui s'abstiennent de voter ? Il faut quelque chose pour stimuler le zèle des indifférents. Nos institutions sont basées sur le gouvernement représentatif, le gouvernement par le peuple, et c'est certainement un malheur, si une partie des électeurs, par pure indifférence, s'abtiennent d'accomplir les devoirs de citoyens que la loi leur impose.

Il y a aussi l'autre catégorie, que la corruption empêche d'aller au bureau de vote. La loi fournit un moyen d'atteindre au moins, une partie de ces électeurs coupables, et je n'en vois pas de meilleur que celui que propose le bill et qui a été, je crois, adopté par la grande majorité du comité. Si on m'en propose un meilleur, je suis prêt à le discuter, mais d'ici là, je demande l'adoption de celui que propose le bill. Je ne m'attache à aucun moyen en particulier, mais je suis d'avis qu'il faudra prendre des mesures quelconques pour empêcher l'état de choses actuel de se perpétuer. Il y a eu des élections dans lesquelles les abstentions formaient la moitié des électeurs inscrits. Les décès, les absences, les maladies et certaines autres causes comptent pour quelque chose dans ces abstention, mais même en tenant compte de cela, un grand nombre d'électeurs ne vont pas voter, et le parlement devrait faire quelque chose pour les y forcer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M, Borden, Halifax) ne doit pas oublier que sur cette question nous marchons sur un terrain inexploité. Autant que je sache, il n'existe pas de loi semblable, si ce n'est en Belgique. Le vote obligatoire fait partie de la nouvelle constitution belge, et je ne suis pas certain qu'il ait donné satisfaction.

Je ne veux pas m'aventurer sur un terrain nouveau sans avoir bien étudié la question. Les innovations de cette nature demandent à être soigneusement étudiées et discutées. J'ai consulté certains ouvrages qui en traitent. Il y a par exemple, le travail de M. Lecky, "Démocratie et Liberté," dans lequel cet écrivain condamne le principe. Le "Forum" a publié un travail sur le même sujet. Comme mon honorable ami aimera sans doute à le lire, il le trouvera au volume 14, page 176. Le peu de temps que nous avons à notre disposition au cours d'une session ne m'a pas permis d'en arriver à une conclusion satisfaisante sur cete question. Dans un pays de gouvernement constitutionnel où la population est divisée en deux partis politiques, comme au Canada, je ne sais pas si, n'appartenant à aucun de ces partis, on peut m'obliger d'aller voter ; parce que mes voisins auront choisi deux candidats, je ne vois pas pourquoi je serais tenu d'aller voter pour l'un ou pour l'autre. Il se peut que ni l'un ni l'autre ne me convient. Je peux avoir des scrupules de conscience à aller déposer mon vote pour l'un ou pour l'autre de ces candidats.

M. SPROULE : Qu'est-ce qui vous empêche de déposer un bulletin blanc?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi m'obliger d'aller au bureau de vote, faire acte d'hypocrisie. Pour le moment, je me range du côté de ceux qui ont des scrupules de conscience et je ne crois pas que la loi devrait les obliger à faire une chose qui leur répugne. Le droit de suffrage est un privilège. Il est vrai qu'il implique un devoir corrélatif, mais ce n'en est pas moins un privilège et pour le moment, du moins, je ne vois pas pourquoi je serais forcément tenu d'exercer ce privilège, même contre les dictées de ma conscience.

M. R. L. BORDEN : Au point de vue de la théorie abstraite, le droit de citoyen dans

ce pays ou dans tout autre pays est certainement un privilège qui implique des responsabilités. Quelques-unes de ces responsabilités sont obligatoires. Par exemple, l'obligation de prendre les armes pour la défense de son pays est une des responsabilités du citoyen ; et pe ne crois pas que l'on ne va pas plus loin en obligeant un citoyen d'aller voter, s'il est électeur. J'ai lu l'ouvrage de M. Lecky, il y a quelques années. Il se montre quelque peu pessimiste sur la question des institutions représentatives. Je ne crois pas que la situation dans les pays de gouvernement parlementaire soit aussi mauvaise que M. Lecky a l'air de le croire. Je crois qu'il a tourné ses regards du côté le plus vilain de la démocratie, du moins dans les pays de langue anglaise. De plus, si je ne me trompe pas, il fut élu membre du parlement, quelque temps après la publication de son livre et il a alors émis certaines opinions peu en accord avec celles qu'il émet dans le volume dont parle mon honorable ami.

Je ne cherche pas à déprécier la valeur des objections formulées par ceux d'entre nous qui sont opposés au vote obligatoire, surtout parmi les honorables députés de la droite. Je sais que plusieurs d'entre eux ont consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question. Mais je leur demande de bien regarder la situation dans laquelle nous nous trouvons, et de dire, en toute sincérité, s'il n'existe pas de graves raisons pour apporter un remède à la situation actuelle. Pour ma part, je considère que ces raisons existent. Si je ne craignais pas de prendre trop de temps je ne pourrais mieux définir la position qu'en répétant les paroles que le ministre des Finances a prononcées avant la formation de ce comité .

J'espère que le ministre de la Justice, quand il étudiera de nouveau les articles de ce bill, tâchera de trouver un moyen, soit celui qui est indiqué dans l'article 2, soit un autre, pour remédier à la déplorable situation actuelle. Il est indéniable, comme l'ont fait remarquer plusieurs orateurs précédents que la possibilité de corrompre un électeur en l'empêchant d'aller voter, est en grande partie responsable de la corruption électorale. Quand un électeur se rend au bureau de vote, il est impossible de dire en faveur de qui il vote, à moins d'avoir recours à des moyens frauduleux ou de s'entendre avec les fonctionnaires préposés à l'élection. Mais si un électeur reste chez lui, on sait qu'il n'a pas voté. Si son intention était de voter pour un candidat en particulier, celui qui le corrompt en l'empêchant d'aller voter est certain que cet électeur n'ira pas voter contre son propre candidat, à lui. La possibilité de s'abstenir impunément de voter facilite et entretient la corruption à un degré qui exige certainement l'intervention du parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article du bill sanctionne virtuellement le mal qu'on cherche à faire disparaître. Si un électeur, par exemple, désire ne pas voter, tout ce qu'il a à faire c'est de s'absenter de cette circonscription électorale et il est en règle avec la loi.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne suppose certainement pas que je discute les détails de l'article 2. J'admets que sous beaucoup de rapports, cet article devra être amélioré, même pour donner effet à l'intention de ceux qui l'ont rédigé. Mais en tant que le principe est concerné, quand un électeur saura qu'en s'abstenant délibérément de voter, soit par indifférence ou pour toute autre cause, on pourra lui dire : " Puisque vous n'avez pas exercé votre droit de suffrage, il vous sera retranché pendant un certain nombre d'années," son abstention comporte une responsabilité, qui le fera réfléchir deux fois avant de s'abstenir.

Prenons d'abord le cas de l'électeur indifférent qui dit qu'il n'ira pas voter. L'honorable ministre de la Justice prétend que cet électeur ne devra pas être obligé de voter parce qu'il croit qu'aucun des candidats n'est digne de représenter le comté. Je répondrai à l'honorable ministre et à ceux qui se sont servis de cet argument que s'il y a dans la division électorale 25 électeurs qui partagent cette opinion, ils peuvent choisir un autre candidat, car il suffit de 25 signatures, et ce chiffre peut être même diminué par le parlement, pour poser la candidature d'un homme. Cette objection ne peut donc pas atteindre un nombre important d'électeurs. A celui qui s'abstient uniquement par indifférence, et non par scrupule de conscience, on peut dire : " Si vous ne tenez pas plus à l'accomplissement de vos devoirs de citoyn de ce pays dont les lois vous protègent, si vous négligez de faire comme tout bon citoyen, il ne vous sera pas permis, pendant un certain temps, d'exercer un privilège dont vous faites si peu de cas, et vous serez privé du droit de voter pour un candidat appelé à vous représenter dans la Chambre des communes.

Quant à celui qui s'est laissé corrompre pour ne pas aller voter, je suis certain qu'on admettra que ce n'est pas le punir trop sévèrement que de le priver de son droit de suffrage pendant six ans. Je ne trouve pas la punition trop sévère, tout en tenant compte des raisons qu'on a données pour ne pas l'appliquer. Je comprends que dans certains cas particuliers, la punition peut être rigoureuse, mais la complexité des affaires humaines ne nous permet pas de passer une loi qui n'infligerait pas dans certains cas particuliers, ce qu'on pourrait appeler une certaine somme d'injustice. Il n'est pas possible de faire une loi dont l'application n'ait pas des conséquences pénibles dans certains cas, mais nous devons avoir en vue le bien général du pays et je crois qu'il serait de l'intérêt public de prendre les moyens d'atteindre ces électeurs qui sont portés à s'abstenir de voter quand ils

sont appelés à élire un représentant au parlement.

L'honorable M. BLAIR : Il me semble exister un manque d'harmonie, entre les arguments dont se sert l'honorable député d'Halifax et le but qu'il cherche à atteindre. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) a donné ce matin un arguement qui me paraît bien fort contre le vote obligatoire. L'honorable député d'Halifax prétend que tout citoyen est tenu d'exercer son droit de suffrage et que ce devoir est si impérieux que la loi devrait obliger tout citoyen à s'en acquitter.

Sous prétexte que certaines influences condamnables et corruptrices peuvent influencer le résultat des élections, il demande au parlement de voter une loi qui aggraverait et accentuerait le mal qu'il déplore ; il dit, en effet, que le citoyen qui n'exerce pas son droit de suffrage cause un tort grave à l'Etat, et cependant, s'il y manque une fois, il ne pourra plus l'exercer pendant un certain nombre d'années.

S'il est si important que chaque électeur exerce son droit de suffrage, nous devrions lui faciliter la tâche, au lieu d'y mettre des obstacles. Il faudrait trouver un moyen de l'obliger à voter, ou de lui dire s'il s'abstient de voter une fois, il lui sera défendu de le faire une autre fois. Je ne vois pas de corrélation entre les arguments dont se sert mon honorable ami pour établir la nécessité de cette loi et cette loi elle-même.

C'est une tâche ingrate de combattre une loi dont le but est de faire disparaître la corruption électorale qui existe dans le pays, à un degré avancé. C'est un rôle dont personne n'aime à se charger, car je suis convaincu que tout nos hommes publics aimeraient à voir cesser l'état de choses actuel.

Si quelqu'un nous offrait un moyen d'assurer l'honnêteté des élections, je suis certain qu'il serait accepté sans qu'une seule voix discordante se fit entendre. Mais nous savons aussi que, tant que les dispositions humaines et les passions humaines seront ce qu'elles sont, les choses resteront les mêmes, en dépit de tous les moyens de répression. On pourra voter des lois à toutes les sessions, mais on trouvera toujours un moyen de les éluder. Il est possible d'avoir une loi parfaite. On ne peut pas empêcher un être sordide et dégradé de s'exposer au danger et toutes les punitions qu'on pourra imposer ne l'empêcheront pas de mal agir.

En entreprenant d'adopter sans examen suffisant, une loi destinée à assurer l'honnêteté des élections, on court le risque de causer plus de mal que de bien, tout en n'atteignant pas le but qu'on se propose.

Pour en revenir à cet article en particulier je ne crois pas qu'il soit possible de forcer à voter, un homme qui ne veut pas exercer son droit de suffrage. Il pourra se rendre au bureau de vote et faire un simulacre de vote en déposant un bulletin sans valeur. L'honorable chef de l'opposition nous a décrit les terribles conséquences qui peuvent découler de ces abstentions et des occasions de fraudes qu'elles offrent aux gens peu scrupuleux. Or, il a déjà fait des élections et me permettra de lui demander s'il a eu connaissance de l'existence de ces fraudes, sur une grande échelle, et même à un degré quelconque. J'ai subi autant d'élections que qui que ce soit dans cette Chambre et je ne crois pas me rappeler un seul cas où un nombre important d'électeurs se soient abstenus de voter à la suite de manœuvres frauduleuses. Un électeur pourra s'abstenir pour ne pas offenser quelqu'un ou pour d'autres raisons de cette nature, mais il est bien rare qu'on paie des électeurs pour qu'ils restent chez eux.

Même en supposant que le remède proposé soit efficace nous n'avons pas la preuve que le mal dont on se plaint existe à un degré alarmant. Comment espère-t-on empêcher la corruption par ce moyen ? Ceux qui sont exposés à subir ces influences, pourront fort bien prendre l'argent, se rendre au bureau de votation et retirer tout le bénéfice de leur mauvaise action. Le moyen que l'on propose est plus théorique que pratique. Comme le dit l'honorable ministre de la Justice cette théorie n'a pas encore subi l'épreuve de l'expérience assez longtemps pour nous permettre d'en conclure qu'elle aura, dans la pratique, le résultat désiré.

M. SPROULE : L'honorable député ignore-t-il que beaucoup de manœuvres frauduleuses se commettent par le louage de voitures pour transporter les électeurs aux bureaux de vote et le vote obligatoire ne mettrait-il pas fin à cette pratique, du moins en grande partie ?

L'honorable M. BLAIR : J'admets que dans les élections il se dépense beaucoup d'argent illégalement, mais je ne crois pas que ces dépenses aient une influence bien marquée sur les électeurs. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'électeurs qui, tout en acceptant de l'argent, quand ils voient qu'il y en a en abondance, aillent voter autrement qu'ils l'auraient fait, si on n'avait pas dépensé un sou dans l'élection.

M. GOURLEY : Cela est possible, si les deux côtés dépensent une somme égale.

M. COCHRANE : L'honorable député (M. Blair) ne sait-il pas que dans la plupart des districts électoraux, il suffit de déplacer un très petit nombre de voix pour assurer l'élection d'un candidat ?

L'honorable M. BLAIR: J'admets cela dans les comtés où les partis sont également divisés. Un fait remarquable que connaissent tous ceux qui ont pris part aux élections dans ce pays, c'est que les calculs minutieux qui sont faits avant l'élection, se trouvent presque toujours justes, après le dépouillement du scrutin. Je sais que dans ma province les calculs basés sur le travail des organisateurs se sont souvent réalisés avec une précision vraiment étonnante.

S'il en est ainsi, qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve que beaucoup d'influences mises en jeu sont inefficaces ; je crois, de plus, qu'il n'a pas été démontré que ces moyens frauduleux se pratiquent assez généralement pour justifier le parlement d'adopter une loi entièrement nouvelle dont l'effet serait de mettre sur le même pied l'électeur qui, pour de bonnes raisons, de conscience ou autres, s'abstient de voter, et l'électeur sordide qui se fait payer pour rester chez lui. Le premier, remarquez bien, est innocent, et parce qu'on ne peut pas faire la distinction entre les deux, on les met sur le même pied, en dépit de toutes les données de la justice la plus élémentaire. Je suis carrément opposé au principe de cet article. Mais je tiens à ajouter que je suis prêt à apporter mon concours le plus dévoué à tout projet de nature à faire disparaître ou à amoindrir la corruption électorale. Je ne voterai pas pour une loi dont j'attends plus de mal que de bien, pour un article qui n'a pas sa raison d'être, ni pour des dispositions inefficaces et inapplicables. Comme tout autre membre de cette Chambre je suis libre d'exercer mon jugement et de me prononcer sur l'efficacité des remèdes proposés sans m'exposer au soupçon de ne pas vouloir d'une loi destinée à mettre fin à la corruption électorale qui peut exister dans ce pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un point sur lequel le comité n'a peut-être pas été très heureux, bien que dans l'ensemble, il ait fait un excellent travail. Je puis lui rendre ce témoignage d'autant plus volontiers que, bien qu'étant membre de ce comité, je n'ai pu assiter qu'aux premières séances et que je suis étranger à la rédaction du bill. Cependant, à titre de membre du comité, je prends ma pleine part de responsabilité.

Le point sur lequel je considère que le comité n'a pas été heureux, c'est quand il a fait entendre que l'article 2 rendait le vote obligatoire. Cet énoncé de principes a déplu à plusieurs députés qui auraient peut-être été disposés à appuyer l'article. Il ne s'agit pas ici du vote obligatoire au sens ordinaire du mot. Je comprends qu'un homme ne veuille pas d'une amende et de l'emprisonnement au sujet du vote obligatoire, mais cet article du bill a été rédigé en termes si modérés, qu'il ne me paraît pas prêter à tous les reproches qu'on lui a adressés. Il est vrai que c'est une législation qui arrive sur le tard, mais cela n'est pas une raison pour que nous nous abstenions de la voter. Quand à la manière dont le bill a été rédigé, je tiens à faire une remarque, par égard pour le président du comité (M. Charlton). A entendre les critiques qu'on en a faites, on pourrait croire que ce bill est bien mal rédigé. S'il en est ainsi, il vaudrait mieux le retirer et le confier à un comité de membres n'appartenant pas à la profession légale, sous la présidence de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson), car le bill actuel a été rédigé par un comité composé en grande parti d'avocats. Les membres de ce comité étaient des hommes éminents et comme tels ils comprirent qu'ils ne savaient pas tout ce qui se rapporte à cette question—c'est celui qui ne sait rien qui croit tout savoir—mais les membres de ce comité en savaient assez pour comprendre qu'ils ne connaissaient pas tout, et ils ont demandé le concours d'un jurisconsulte du ministère de la Justice. On voit donc que si la rédaction de ce bill n'est pas aussi parfaite qu'elle ne pourrait l'être, ce n'est pas parce que les conseils ont manqué au comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne faut pas oublier que le ministère de la Justice ne peut que se conformer aux instructions qu'il reçoit. Ce fonctionnaire du ministère de la Justice—j'ai ici des notes—n'avait autre chose à faire qu'à suivre les instructions qu'il avait reçues du comité. Je n'ai rien eu à faire avec cette question du vote obligatoire, mais je crois que le ministre des Finances s'en est occupé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis responsable du bill, mais je ne l'ai jamais vu.

M. OLIVER : S'il s'agit de discuter l'article 2 et si le but avoué de cet article est d'empêcher la corruption qui existe actuellement, je dois dire que j'y suis encore plus opposé que jamais. Je n'admets pas que les électeurs du Canada soient aussi corrompus que certains députés semblent le croire. J'ai eu affaire aux électeurs de ce pays depuis vingt ans, et je n'ai jamais donné un dollar directement ou indirectement pour assurer mon élection, et jusqu'à présent——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. OLIVER : Les honorables députés parlent pour eux-mêmes, mais j'ai aussi le droit de parler pour moi. Je n'ai jamais eu connaissance qu'un seul dollar ait été payé, directement ou indirectement, pour assurer mon élection, et je crois avoir été aussi heureux dans mes élections que la plus grande partie des membres de cette Chambre. Par conséquent, mon expérience des élections me porte à croire que nous n'avons pas besoin d'une loi aussi draconienne pour faire disparaître la prétendue corruption qui règne parmi les électeurs de ce pays. Je repousse cette insinuation et je répète qu'en tant que j'y suis concerné, cette corruption n'existe pas. Si l'accusation était vraie, le gouvernement représentatif serait impossible dans ce pays et il faudrait le remplacer par un gouvernement despotique. Je ne veux pas du vote obligatoire, pour prévenir la corruption ; ce qu'il nous faut ce sont des électeurs intelligents. Peu importe le nombre de ceux qui votent,

pourvu que le droit de suffrage soit exercé par des hommes intelligents.

M. ROSS (Victoria) : Que dites-vous de l'intelligence de ceux qui ne votent pas ?

M. OLIVER : Je ne dis rien de leur intelligence. A en juger par certains représentants de cette Chambre, je pourrais croire qu'ils font preuve de plus d'intelligence en restant chez eux qu'en allant voter. En obligeant un homme à exercer son droit de suffrage, nous ne lui communiquons pas les connaissances, le jugement, ni l'indépendance de caractère qui le mettent à l'abri des influences corruptrices et qui lui permettent de déposer un vote intelligent et indépendant ; il y a plus à redouter d'un vote qui a lieu dans des conditions douteuses, que d'une abstention.

Cet article du bill oblige un électeur à aller voter et lui impose une punition s'il ne vote pas. Cette disposition est draconienne et inutile, et si on la met dans la loi elle aura le sort de toutes les lois inutiles et impraticables. La loi actuelle concernant les manœuvres frauduleuses dans les élections en est une preuve. Elle est draconienne et déraisonnable dans sa forme actuelle et il en résulte qu'elle n'est pas appliquée et que les manœuvres corruptrices se pratiquent dans les élections, d'après ce que l'on dit, absolument de la même manière qu'il y a vingt à trente ans, et ensuite les coupables échappent aux conséquences au moyen de compromis. Je suis certain que si cet article était adopté, la punition imposée contre ceux qui n'iraient pas voter serait évitée au moyen de semblables compromis ; personne ne serait puni, la loi serait méconnue et le parlement qui l'aurait adoptée en serait discrédité.

L'honorable député de Guysboro, (M. Fraser) fait une comparaison entre un membre de la Chambre des communes et un électeur et a dit que ce ne serait pas une excellente chose d'avoir une loi obligeant les membres du parlement de voter en toute occasion et que partant, il ne faut pas non plus obliger les électeurs de voter à toutes les élections. Cet argument n'est pas sans valeur, mais il n'est pas tout à fait juste, car les membres du parlement et ceux qui les élisent ne sont pas dans les mêmes conditions sous ce rapport. Un membre du parlement est élu pour voter. Quand il se porte candidat, il assume l'obligation de voter.

M. TALBOT : Un citoyen n'est-il pas fait électeur pour la même raison?

M. OLIVER : Non. Le droit de suffrage est un privilège si l'on veut ; c'est un devoir si l'on veut ; mais il ne faut pas que ce soit une punition, comme on voudrait le faire par ce bill. La position est complètement renversée quand on dit que le privilège de voter deviendra une punition attachée à la qualité de l'électeur.

M. LANCASTER : Quelle est la punition?

M. OLIVER : La privation du droit de suffrage pendant six ans.

M. LANCASTER : Est-ce une punition pour celui qui ne veut pas voter?

M. OLIVER : Oui ; c'est une punition sévère et inopportune. C'est plutôt le pays, en général, que l'individu, qui en souffrira ; et on peut adresser le même reproche à la loi électorale actuelle. Quand un électeur vote après s'être laissé corrompre, ce n'est pas lui qui est puni, mais l'ensemble du corps électoral. Dans le cas actuel, M. A. est privé de son droit de suffrage pendant six ans, parce que, pour une raison ou pour une autre, il n'a pas voté, et l'ensemble du corps électoral sera privé du poids et de l'influence de son opinion pendant six ans. La punition se trompe d'adresse.

Mais les membres du parlement sont élus expressément pour voter. Leur devoir et leurs fonctions sont de voter sur toutes les questions qui se présentent. C'est la convention qu'ils ont faite avec leurs électeurs. Je considère que nous commettrions une absurdité, que nous nous exposerions à la risée de tout le pays, si ce parlement qui, sur la question la plus importante qui se soit présentée devant lui depuis 20 ans n'a pu réunir que 36 voix d'un côté et 74 de l'autre, venait maintenant dire aux électeurs : que vous le vouliez ou non, que vous le puissiez ou non, vous irez voter, ou vous serez privés de vos droits d'électeurs.

Nous n'avons assurément pas perdu la tête au point de nous mettre dans une position aussi ridicule aux yeux des électeurs qui nous envoient ici. Si ces électeurs ont le devoir de voter pour ou contre nous, quand il y a une élection, nous avons l'obligation mille fois plus impérieuse de voter sur toutes les questions qui nous sont soumises dans cette Chambre. Lorsque nous aurons appliqué ce principe à nous-mêmes, lorsque tout membre du parlement sera tenu de prendre part à tous les votes, nous pourrons alors discuter avec un semblant de plausibilité la question du vote obligatoire, mais pas avant.

M. GOURLEY : J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le débat qui vient d'avoir lieu. Je considère qu'un peu d'hypocrisie ne messied pas, quand cela ne fait de tort à personne——

M. OLIVER : Je suppose que l'honorable député parle pour lui ?

M. GOURLEY : —et nous n'en avons certainement pas manqué au cours de cette discussion. Mon expérience me permet de dire que nous avons actuellement toutes les lois nécessaires pour assurer l'honnêteté des élections, si les candidats et les électeurs les observent. Que nous votions cette loi, et mille autres encore, cela ne changera pas la situation d'un iota; la bonne conduite électorale n'en sera pas augmentée le moindrement. Tant que les candidats s'entendront

pour mettre de côté toute morale et toute honnêteté, durant une élection, pour se livrer à une véritable sarabande, nous continuerons à dépenser autant d'argent qu'à présent.

Dans la partie du pays que j'habite, se trouve la population la plus morale de la terre ; mais quand arrive le temps de l'élection, tout le monde regarde cela comme un jour de fête, et pendant que les candidats prennent l'engagement de ne pas dépenser d'argent, les électeurs se préparent au piquenique. Ils calculent ce qu'ils pourront soutirer à chaque candidat, et ils lui arrachent ordinairement tout ce qu'il est possible de lui arracher. Il vaut autant être francs. Voici un incident qui m'est arrivé et qui m'a dégoûté de la loi électorale. Il y a deux ou trois ans je me tenais à un bureau de vote, pendant l'élection d'un de mes amis. Tout à coup je vis venir un jeune homme appartenant à une famille très conservatrice et je l'attendis. En arrivant près du bureau son attention fut attirée par la proclamation contenant les dispositions de la loi défendant à un électeur d'accepter de l'argent ou de commettre des actes frauduleux. Ce jeune homme, encore dans toute la candeur et la franchise de la jeunesse, venait voter pour la première ou deuxième fois, peut-être. En le voyant lire cette proclamation, je me réjouissais d'avance, car toute la journée, autour de moi, j'avais entendu chuchoter mystérieusement. On parlait sans cesse de " stuff ", de l'impossibilité de faire une élection sans " stuff." Quand le jeune homme eut fini sa lecture, il s'approcha de moi et me demanda qui avait fait toutes ces lois concernant les élections. Je donnai immédiatement dans le panneau et entrepris de lui expliquer que c'étaient les conservateurs qui nous avaient donné ces lois. " C'est très bien, c'est tout ce que je voulais savoir de ces misérables conservateurs. Je me suis mis dans de mauvais draps, l'autre jour, et je n'ai rien à attendre d'eux s'ils font des lois comme celles-là. Je vais aller trouver les libéraux qui ont toujours du " stuff " en abondance." Il partit et alla voter.

Depuis, je n'ai plus de confiance dans les lois électorales. Pour ma part, je considère la discussion qui vient d'avoir lieu, comme purement académique. Si les électeurs ne veulent pas qu'il y ait d'argent de dépensé, il n'en sera pas dépensé, mais s'ils veulent qu'il s'en dépense, toutes les lois que nous pourrions faire n'empêcheront rien. Voilà la pure vérité sur cette question.

M. CHARLTON : Il est possible que l'honorale député de Colchester (M. Gourley) ait raison. Il prétend que les lois sont inutiles, qu'il vaut autant laisser la porte grande ouverte et qu'il n'y a pas autre chose à faire que de s'en rapporter à la conscience de chaque électeur. Cependant, ce n'est pas l'opinion générale dans ce pays. Ce n'est pas l'idée qu'en avaient les législateurs d'autrefois et nos statuts font foi que les législateurs d'aujourd'hui ont compris que le mal existe et ils ont cherché à l'extirper.

Il y a quelque temps, il avait été convenu de laisser l'article 2 de côté et de discuter les autres articles du bill, mais la Chambre semble vouloir revenir à la discussion de cet article 2 et s'occuper de la question du vote obligatoire, à l'exclusion de toute autre partie du bill. Je m'attendais à la discussion de tout le bill et à l'adoption des parties qui rencontrent l'approbation générale ; si la Chambre voulait modifier ce qui ne lui plaît pas dans certains articles, nous pourrions faire beaucoup de progrès.

Mais la Chambre semble mettre en doute le principe même de l'honnêteté électorale ; elle conteste toutes les parties du bill, elle nie la compétence du comité et semble faire fi de toute la question. Comme l'a expliqué l'honorable ministre des Finances, ce bill a été soumis à un comité spécial, qui comprenait parmi ses membres des hommes capables, des avocats éminents. Moi qui n'appartiens pas au barreau et qui faisais partie de ce comité, je puis rendre ce témoignage à mes collègues. Nous avions parmi nous les esprits les plus exercés et un représentant du ministère de la Justice qui ne s'est pas borné à enregistrer les décisions du comité, mais qui a pris librement part à nos discussions et qui, dans plus d'une circonstance, a donné une forme pratique à nos délibérations. Il s'est donné beaucoup de peine pour empêcher le comité de commettre des erreurs ou de s'engager dans une voie qui aurait été inopportune, inconstitutionnelle, illégale ou impraticable.

Nous nous sommes acquittés de notre tâche du mieux que nous avons pu et nous avons présenté notre bill à la Chambre. Certaines circonstances nous ont empêchés de le présenter aussi tôt que nous l'aurions désiré. Des retards se sont produits dans le choix des membres du comité, dans la convocation des séances, et la session était déjà avancée, avant que le comité eût commencé à siéger. Mais nous n'avons pas procédé à la hâte. Nous avons travaillé avec tout le soin et toute la prudence possible.

Nous n'avons pas eu souvent l'avantage de la présence du ministre des Finances, mais il nous a rendu de grands services et nous avions un représentant du ministère de la Justice, toujours en état de résoudre les difficultés et nous avons finalement rapporté à la Chambre un bill qui, à mon sens, n'aurait besoin que de légères modifications, pour être efficacement appliqué.

Plusieurs des reproches qu'on lui adresse ne me paraissent pas mérités. Par exemple, l'honorable ministre de la Justice prétend, à propos du vote obligatoire, que le bill irait à l'encontre du but qu'il veut atteindre, puisqu'il suffirait à un électeur de s'absenter du district électoral, pour échapper à la loi. Mais l'article dit que s'il s'absente pour ne pas voter, ou pour des raisons insuffisantes il tombe sous le coup de la loi.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Qui sera juge des raisons qu'il avait de s'absenter?

M. CHARLTON : Cela sera décidé par l'examen, comme toute autre chose. A propos de ce qu'on a appelé un empêchement sur la liberté de conscience, en obligeant un électeur à voter, voyons en quoi consiste le droit de suffrage, le privilège du suffrage, l'exercice du suffrage. C'est la sauvegarde de l'homme libre. C'est l'arme avec laquelle il défend sa liberté et les libres institutions qui lui ont été léguées par ses pères, et que ces derniers ont obtenus après de longs et pénibles combats, ces institutions, qui ont coûté bien des vies, bien du sang, de longues guerres et de terribles souffrances. Voilà l'héritage qui a été légué à l'électeur ; il ne l'apprécie guère à sa valeur, mais il a le devoir de le défendre. Un grand poète a dit:

> The crowning fact, the kingliest act
> Of freedom is a freeman's vote.

Nous voulons faire comprendre à l'électeur la grandeur et la valeur du dépôt qui lui est confié. Nous voulons secouer son apathie, son indifférence en lui disant : Si vous ne faites pas un cas suffisant du grand privilège qui vous est accordé, vous en serez privé pendant six ans. Cela seul sera déjà une incitation à lui faire mieux apprécier son droit de suffrage. Cela lui fera comprendre que c'est un privilège précieux et inestimable dont il doit faire usage, et s'il néglige de s'en servir, il n'est que juste, à mon sens, qu'il en soit privé pendant six ans, pour lui en faire comprendre l'importance.

Quand il sera bien pénétré de cette idée, il se gardera de commettre une offence qui le priverait de son droit d'électeur. Quelques-uns ont prétendu que l'action de voter était l'accomplissement d'un devoir. Or, si un homme a un devoir à remplir, quel mal y a-t-il à faire une loi qui l'oblige à le remplir? Tout devoir implique l'obligation de s'y conformer et si quelqu'un s'y soustrait, il n'est que juste qu'il en soit puni. Si la majorité des électeurs de ce pays, par indifférence ou négligence, s'abstenait de voter, nous serions gouvernés par la minorité.

Avec l'état de choses actuel, et la proportion de ceux qui s'abstiennent de voter, nous ne sommes pas gouvernés par la majorité. Depuis trois ou quatre ans, il n'y a pas eu une élection dans tout le pays dans laquelle le parti qui a remporté la victoire a obtenu une majorité de tous les électeurs inscrits. Un nombre suffisant de votants se sont abstenus de voter et ont laissé l'administration des affaires publiques entre les mains d'une minorité des électeurs. Le député de Saint-Jean (M. Demers) prétend que nous devrions faire disparaître les obstacles qui empêchent les électeurs de voter. C'est ce que nous faisons. Un de nos obstacles est l'indifférence et l'autre la pratique frauduleuse qui consiste à payer les votants pour les empêcher de voter. Voilà quels sont les deux obstacles que nous voulons faire disparaître, et l'on ne peut y arriver qu'en adoptant une mesure comme celle-ci. L'honorable député nous dit que s'il y avait moyen de trouver un remède au mal, tout le monde serait satisfait. Comment pouvons-nous trouver ce remède ? Si le mal existe, allons-nous déclarer qu'il ne convient pas d'essayer de le guérir ?

M. GOURLEY : Faites en sorte que vos prédicateurs fassent de bons sermons.

M. CHARLTON : Les sermons sont certainement une bonne chose. J'aime à entendre les prédicateurs prêcher la moralité et le patriotisme et enseigner aux citoyens quels sont leurs devoirs. Mais, j'aime aussi que ce citoyen fasse son devoir et s'il ne le fait pas, je voudrais qu'on trouvât un remède quelconque à son indifférence, et qu'il fût exposé à une peine dans le cas où il négligerait de l'accomplir. L'honorable député de Saint-Jean (M. Blair) prétend que l'argent ne joue pas un très grand rôle dans les élections et qu'en fin de compte, les protestations qui s'élèvent à ce sujet ne sont guère fondées. Je ne partage pas sa manière de voir sur ce point. Je connais des comtés dans ce pays où l'argent exerce une influence démoralisatrice, où les électeurs ont perdu tout sentiment d'honneur et du devoir sacré qu'ils ont à remplir et dont le vote est à vendre.

M. HACKETT : Nommez-les.

M. GOURLEY : Norfolk-nord.

M. CHARLTON : Norfolk-nord est un comté d'une honnêteté remarquable et on n'y a fait valoir aucune influence de cette nature. Mais je suis animé du patriotique désir de voir la même chose exister dans d'autres comtés.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je voudrais savoir, M. le président, quel est l'article du bill que nous sommes en ce moment à discuter ?

M. CHARLTON : Je considère que c'est une discussion générale qui a lieu. Je suis prêt à renoncer à discuter les critiques que l'on a faites du vote obligatoire si——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le comité a exprimé deux ou trois fois le désir d'entendre une discussion générale sur le bill.

M. HENDERSON : Je croyais avoir compris qu'on a présenté une motion proposant que le comité lève sa séance.

M. CHARLTON : Si je ne me trompe, la discussion peut toujours s'engager sur une pareille motion. Maintenant, M. l'Orateur, je ne crois pas qu'à cette époque de la session et avec les dispositions dont la Chambre fait preuve, il soit possible d'accomplir quelque chose de convenable avec le présent bill. Je me rappelle un vieux dicton qui avait cours parmi les ménagères, dans mon jeune âge, que le bon temps de mettre une p ule couver, c'est quand elle est prête. Or, la Chambre ne semble pas disposée en ce

moment à entrer dans une discussion sérieuse des dispositions du présent bill. Puisqu'il en est ainsi, tout en voulant favoriser cette mesure et tout en étant convaincu qu'il est dans l'intérêt du pays que ces dispositions deviennent loi, car elles sont de nature à faire disparaître dans une large mesure les irrégularités qui se commettent actuellement, je crois que c'est peut-être trop exiger de la Chambre que de lui demander de voter ce bill durant la présente session.

Je laisse ma cause à la décision du gouvernement. Grâce à la courtoisie de son chef, ce bill est devenu une mesure ministérielle. Sans cette courtoisie de sa part, la Chambre n'aurait pas été appelée à la discuter cette année.

Dans ces circonstances, comprenant ce que je dois au chef du gouvernement en ma qualité de parrain du bill et de président du comité je mettrai mes propres sentiments de côté, pour m'en rapporter à la décision du premier ministre s'il déclare que nous devons continuer la délibération ou nous contenter de la discussion générale qui vient d'avoir lieu et le laisser en suspens pour une autre session, laquelle aura probablement lieu avant les élections. Pour ma part, je voudrais qu'il fût adopté dès maintenant et je suis prêt à rester ici à cette fin tant que la chose sera nécessaire. Mais je ne puis demander qu'il en soit ainsi, dans les circonstances qui me donnent le privilège de discuter cette mesure aujourd'hui. Je ne puis demander cette faveur au premier ministre. Ayant pleinement confiance dans les dispositions du bill et voulant sincèrement que ses dispositions deviennent loi, je comprends, d'un autre côté, qu'avec les dispositions actuelles de la Chambre, il faudrait un certain temps pour en arriver à ce résultat; et je ne puis faire autrement que de lutter de courtoisie avec le chef du gouvernement, qui a bien voulu faire de ce bill une mesure ministérielle, et laisser la décision de la question entièrement entre ses mains.

Le PREMIER MINISTRE : Ce bill contient certaines dispositions que j'approuve et qu'il serait important d'inclure dans notre loi. Ainsi l'article 8, qui est celui que nous discuterons après celui-ci, traite de la question de subornation des candidats, de la subornation des serviteurs par ceux qui les emploient, de l'exercice abusif de l'influence officielle par un fonctionnaire du parlement fédéral ou d'une province—ce sont là, je crois, des dispositions auxquelles on ne peut avoir aucune objection et qui seraient de nature à améliorer la loi. Je ne vois pas en quoi on pourrait s'y objecter. Le seul point sur lequel il semble exister une divergence d'opinion—et elle paraît être très prononcée —est sur ce que l'on a toujours appelé même dans le bill, "le vote obligatoire". Quelqu'un a fait remarquer que cette expression "vote obligatoire" n'était peut-être pas absolument exacte. Ce que l'on propose n'est pas absolument le vote obligatoire tel que nous l'avons compris, mais même cette mesure relativement douce semble faire l'objet de divergences d'opinions radicales, non seulement entre les deux partis, mais même entre les membres de chaque parti. La discussion que nous avons eue jusqu'à présent a été très importante et nous n'avons pas perdu notre temps. Je proposerai donc que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations à la Chambre et demande la permission de siéger de nouveau. Je demanderai de plus au ministre de la Justice de prendre cette question en considération afin de faire le choix des articles que devraient être contenus dans le bill. Maintenant, quant au deuxième article qui soulève le plus d'objections, nous pourrions y songer de nouveau et en remettre la discussion à un autre jour.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est là ce que le comité pourrait faire de mieux, et à ce propos, je me permettrai de dire quelques mots de plus au sujet des remarques faites par l'honorable député de Saint-Jean (M. Blair). Cet honorable député semble croire que ce bill prive pour toujours de leur droit de vote ceux qui ne jugent pas à propos d'exercer ce droit. Bien que ce bill soit destiné à agir comme mesure préventive, il n'a pour pour but d'enlever, en règle générale, le droit de vote aux électeurs. A tort ou à raison, ceux qui ont préparé cette disposition croient qu'il suffira de prévenir un homme qu'il est exposé à perdre son droit de suffrage, s'il ne l'exerce pas régulièrement pour l'obliger à se rendre au bureau de vote. Les remarques de mon honorable ami de Saint-Jean ne me paraissent pas logiques sur ce point. Il a adressé certains reproches aux députés qui sont responsables de la préparation de ce bill. Pour ma part, je considère qu'ils ont fait leur devoir. Ils pouvaient difficilement, avec le temps qu'ils avaient à leur disposition, préparer une mesure parfaite. Mais l'honorable député de Saint-Jean, et ceux des membres du gouvernement qui en critiquent la rédaction, ne doivent pas oublier que le bill concernant la commission des chemins de fer a d'abord été préparé par un homme qui a reçu $2,500 pour son travail et que ce bill a ensuite été soumis au jurisconsulte du ministère des Chemins de fer et Canaux. Malgré cela, lorsque la Chambre est venue à le discuter en comité général, on y a apporté de 1,500 à 2,000 amendements, à part ceux qui y ont été apportés par le sénat.

Si l'honorable député avait songé à cela, il aurait compris peut-être comment il se fait que le bill actuel exige quelques amendements.

J'ai une remarque à faire au sujet de ce qu'a dit l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Il a prétendu que ceux qui veulent faire adopter une loi pour empêcher la corruption se trouvaient à porter une accusa-

tion contre les électeurs de ce pays. Il semble ignorer complètement qu'un pareil état de choses puisse exister. S'il en est ainsi, cet honorable député est bien chanceux. Sans vouloir le blesser en aucune manière, je lui rappellerai ces mots du poète "the lady doth protest too much, methinks". Quoi qu'il en soit, nous ne formulons aucune accusation contre les électeurs canadiens en cherchant à faire adopter des dispositions de cette nature, car des dispositions aux mêmes fins se trouvent déjà dans la loi.

Lorsque nous adoptons des lois pour punir le meurtre, nous n'accusons pas tout le peuple canadien d'être composé de meurtriers ; lorsque nous adoptons des lois dans le but de punir des offenses graves nous n'accusons pas pour cela les citoyens canadiens d'être tous des criminels et lorsque nous adoptons des lois pour prévenir la corruption électorale, cela ne veut pas dire que nous accusons les électeurs d'être tous corrompus. Tout le monde sait qu'il y a des comtés où un certain nombre d'électeurs peuvent être influencés au moyen de menées corruptrices. Dans un grand nombre de comtés, je veux bien croire que leur nombre est restreint, mais il en est d'autres dans lesquels il est plus considérable. Le ministre du Commerce nous a cité, il y a quelques années, certains comtés où il savait que les électeurs pouvaient être achetés, car il prétendait les avoir achetés deux fois lui-même. Nous trouvons des témoignages de cette nature, non seulement dans la bouche des hommes publics, mais dans les dossiers des tribunaux et ces témoignages tendent à démontrer que dans certains comtés il existe des électeurs qui peuvent se laisser influencer par des considérations illégales.

Lorsque nous adoptons des lois qui tendent à faire disparaître cet état de choses, nous n'accusons pas le peuple dans son ensemble d'être corrompu. Je considère que sous ce rapport les Canadiens occupent une position aussi distinguée que n'importe quel autre peuple de l'univers jouissant du régime parlementaire que nous possédons. Il existe, je crois, ce que je pourrais appeler un précédent tendant à justifier cet article deux ; c'est-à-dire, que dans une des branches de cette législature, celui de ses membres qui est absent durant deux sessions consécutives, je crois, cesse d'en faire partie. C'est là une disposition qui ressemble beaucoup au principe contenu dans la clause 2 du bill.

Comme l'a fait remarquer avec beaucoup d'à-propos l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot), lorsqu'il a interrompu l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), on crée un électorat dans le but de lui permettre d'exercer son droit de vote, comme l'on établit un Sénat ou une Chambre des communes dans le but de permettre à leurs membres de remplir les devoirs qui leur incombent. J'aurais voulu que ce bill fût allé un peu plus loin et qu'il eût contenu une disposition concernant ce que l'on appelle les "compromis' qui se produisent dans les causes en invalidation d'élection. Avec la loi actuelle, rien n'est plus facile que d'en venir à un compromis et de se débarrasser d'une pétition en invalidation d'élection ; il suffit pour cela de demeurer six mois sans faire aucune procédure, et ce délai passé, la pétition tombe d'elle-même. D'autres dispositions de la loi déclarent qu'on ne peut retirer une telle pétition autrement qu'en se rendant devant une cour de justice et en déclarant sous serment qu'il n'y a pas eu entente entre les parties. On s'abstient tout simplement de faire un pareil affidavit. On s'en débarrasse aussi bien et plus facilement en ne faisant aucune procédure pendant l'espace de six mois, et ce délai expiré, elle tombe d'elle-même. Je crois qu'il aurait été sage d'apporter un amendement à la loi sous ce rapport.

Je partage également l'opinion exprimée par l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson), au sujet de la nomination des présidents du scrutin, et je crois que l'on devrait insérer dans la loi une disposition de cette nature. Mais, comme l'honorable premier ministre l'a fait remarquer, le bill contient certaines dispositions au sujet desquelles tout le monde semble être d'accord. Ces dernières seront soumises sous une forme plus acceptable pour le gouvernement, et les autres articles seront laissés en suspens afin d'être discutés par la Chambre. Je considère que c'est la meilleure ligne de conduite à adopter dans les circonstances, et j'approuve la proposition de l'honorable chef de la droite sous ce rapport.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

ACTE DES GRAINS DU MANITOBA, 1900 —AMENDEMENTS APPORTES PAR LE SENAT.

Les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, 1900, (le ministre de l'Intérieur), sont lus une deuxième fois.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas) a un amendement à faire, et afin qu'il soit mieux compris, je vais donner lecture de l'article modifié, et des amendements qui y ont été apportés par le Sénat. Voici l'article original du bill:

4. Tout client qui négligera de charger sous vingt-quatre heures à compter de l'attribution qui lui en aura été faite par la compagnie de chemin de fer un wagon dont il aura fait la commande, perdra son droit à l'égard de ce wagon, et alors l'agent de ce chemin de fer annulera la commande en inscrivant le mot "annulé" dans la colonne portant la rubrique "observations" dans le livre des commandes de wagons, et attribuera le wagon au premier client qui y a droit ensuite. Si le client néglige ou est incapable de commencer dans les vingt-quatre heures présentement fixées le chargement du wagon

à lui attribué, il doit en personne ou par l'entremise d'un agent dûment constitué, par écrit, en notifier par écrit l'agent du chemin de fer, et ce dernier annule, en ce cas, la commande de la même manière qu'il est dit ci-dessus, et attribue le wagon au premier client. Tout client qui omet de donner le dit avis à l'agent ainsi qu'il est présentement prescrit, reste tenu de payer le prix de location du wagon au taux de vingt-cinq centins de l'heure pour chaque heure que l'agent du chemin de fer tient le wagon à sa disposition, et la compagnie de chemin de fer est en droit de refuser de fournir d'autres wagons à ce client tant que le dit prix de location du wagon n'aura pas été payé à l'agent du chemin de fer.

C'est-à-dire que le bill voté par la Chambre stipulait que si un client néglige de se prévaloir de son privilège, il perd son tour et est exposé à payer une amende. Cet article a été modifié par le Sénat, qui lui a substitué l'article suivant:

4. Le client ou son agent dûment nommé par écrit (cet agent devant résider dans le voisinage du lieu de l'expédition), après qu'il aura été informé par l'agent du chemin de fer qu'un wagon en bon état et condition, lui est attribué, devra déclarer immédiatement qu'il a l'intention et est en mesure de charger le wagon dans les vingt-quatre heures suivantes. Si le client ne peut faire cette déclaraiton qu'il a l'intention et est en mesure de charger le wagon à lui attribué, l'agent du chemin de fer annulera alors la commande en inscrivant le mot "annulé" dans la colonne portant la rubrique "Observations" au livre des commandes de wagons, et attribuera le wagon au client suivant qui y aura droit. Si, après avoir déclaré son intention de charger le wagon, le client néglige de commencer, dans lesdites vingt-quatre heures, le chargement du wagon, l'agent annulera alors la commande comme ci-dessus, et attribuera le wagon au client suivant qui y aura droit ; et le client qui aura négligé ainsi d'effectuer le chargement, sera tenu de payer le prix de location du wagon, au taux de vingt-cinq centins l'heure, pour chaque heure durant laquelle l'agent du chemin de fer tiendra le wagon à sa disposition. Si, après avoir commencé le chargement du wagon, le client est incapable de l'achever dans les dites vingt-quatre heures, il paiera le prix de location au taux de vingt-cinq centins l'heure, pour chaque heure, en plus desdites vingt-quatre heures, pendant laquelle le wagon sera tenu à sa disposition pour en achever le chargement. La compagnie du chemin de fer sera en droit de refuser de fournir d'autres wagons à ce client tant que le prix de location de ce wagon n'aura pas été payé à l'agent du chemin de fer.

Cet amendement ne diffère guère des dispositions du bill tel qu'adopté par cette Chambre, seulement il a été divisé en quatre paragraphes. Le but de l'amendement adopté par le Sénat est de libérer le client de l'amende qui lui est imposée.

M. R. L. BORDEN : Si ces amendements apportés par le Sénat sont de quelque importance, il est à désirer qu'on nous en donne avis.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Borden) les trouvera mentionnés à la page 965 des procès-verbaux.

Sir WILFRID LAURIER.

M. R. L. BORDEN : Je persiste à dire, malgré cela, qu'il serait à propos que des amendements de cette importance nous fussent remis de la même manière que les bills.

Le PREMIER MINISTRE : Les amendements sont insérés dans les procès-verbaux. Quant à la proposition que vient de soumettre l'honorable député (M. Borden), il conviendra peut-être de la mettre en vigueur à la prochaine session, afin que ces amendements se trouvent alors sur la même liasse que les bills.

M. DOUGLAS : Depuis que cet amendement a été adopté par le Sénat, on a considérablement discuté, tant à Winnipeg que dans l'ouest, la nature de l'amende qui est imposée à la personne en défaut dans ces circonstances. Maintenant, je tiens à faire comprendre à la Chambre que le changement que nous proposons est juste et raisonnable. Celui qui a été averti par l'agent de la compagnie de chemin de fer, soit personnellement ou par l'entremise de son représentant dûment nommé, doit faire connaître à la compagnie son intention de se servir du wagon dans les 24 heures, mais il se peut que dans cette partie du pays, même avec la meilleure volonté possible, et dans ces circonstances, il soit incapable de prendre possession du wagon à temps pour pouvoir en terminer le chargement dans les 24 heures.

S'il est incapable d'en achever le chargement les 24 heures, il est exposé à payer une amende de $6 par jour. Les représentants du Nord-Ouest sont unanimes à déclarer avec moi que l'on ne doit pas exposer un homme qui demeure à une certaine distance de la gare de chemin de fer à payer une pareille amende, qui est bien plus élevée que l'amende imposée par toute autre personne se servant d'un wagon de chemin de fer dans des circonstances identiques. Pour que cette amende puisse correspondre à celle qui est imposée dans d'autrs cas, elle devrait être d'environ 5 cents l'heure. Nous sommes d'avis, cependant, que s'il commence le chargement du wagon dans les 24 heures et qu'il ne réussit pas à l'achever dans cet espace de temps, il devrait obtenir la permission de la compagnie de chemin de fer d'en compléter le chargement, sujet aux dispositions de l'acte général des chemins de fer du Canada, en cas de retard de cette nature, et que la compagnie devrait s'en tenir à ces dispositions générales de l'Acte des chemins de fer, au lieu d'insérer dans cet acte une disposition particulière imposant une amende aussi élevée.

Nous voulons tous que les compagnies de chemins de fer retirent tout le bénéfice possible de leur matériel roulant, mais nous tenons aussi à protéger les intérêts de ceux qui peuvent être empêchés par des causes incontrôlables, comme une tempête de neige, ou la distance, de se rendre sur les lieux à temps pour terminer le chargement dans

le délai accordé. Il y a des gens qui demeurent à 20 milles des gares. Il faut aussi tenir compte du service des malles. A certains endroits ce service n'est qu'hebdomadaire, ou bi-hebdomadaire, et ce sont là des causes qui peuvent les empêcher d'être sur les lieux dans les 24 heures. L'amendement que nous proposons a pour but de laisser la question sous la juridiction de l'acte général des chemins de fer, de faire disparaître cette pénalité et de permettre aux compagnies de chemins de fer de recourir à l'application des dispositions de cette loi dans les cas de retard de cette nature.

L'honorable M. HAGGART: Et s'il ne commence pas à charger le wagon, quel moyen avez-vous de percevoir le montant dû par le retard ?

M. DOUGLAS : S'il ne commence pas à charger, il perd son wagon et ce dernier est donné à un autre requérant. Sa commande est annulée.

M. GOURLEY : Et la compagnie n'a pas droit de réclamer des dommages pour le retard qu'elle a subi ?

M. DOUGLAS : Non ; dans ce cas il n'existe pas de dommages.

Il existe à part cela une autre cause d'injustice. On prétendra peut-être que la chose n'est pas dans l'intérêt de la compagnie, mais il nous faut tenir compte du fait suivant : Dans les conditions actuelles, avec un matériel roulant insuffisant à leur disposition, un grand nombre de ces cultivateurs sont souvent obligés de se rendre 4 ou 5 fois à la ville, qui est située à 15 ou 20 milles de distance, avant de pouvoir obtenir un wagon. Ces cultivateurs ont donc droit à une compensation pour le temps qu'ils perdent à voyager afin de se renseigner sur l'arrivée du wagon qu'on leur a promis et qui n'arrive pas. Pour toutes ces raisons, nous croyons que lorsqu'un cultivateur est incapable d'achever le chargement d'un wagon dans le délai de 24 heures, par suite d'une tempête, ou pour toute autre raison, il ne devrait pas être appelé à payer une amende aussi élevée que $6 par jour, alors que les compagnies n'exigent des personnes qui s'occupent d'autre commerce qu'un dollar ou deux par jour. Nous considérons que notre amendement est dans l'intérêt, non seulement des compagnies de chemins de fer, mais du public en général. Je propose donc :

Que la Chambre ne donne pas son concours à l'amendement du paragraphe 4 du nouvel article 58 mentionné dans la clause 21 dudit bill, mais qu'elle modifie ce paragraphe en en retranchant tous les mots après " y aura droit ", dans la 9e ligne, jusqu'à la fin dudit paragraphe, et en les remplaçant par les suivants : "et si le client, après avoir déclaré son intention comme susdit, n'a pas commencé le chargement du wagon, dans les vingt-quatre heures qui suivront l'avis à lui donné, ou à son agent, tel que prescrit dans le présent paragraphe, l'agent du chemin de fer annulera alors la commande de la même manière que ci-dessus ",—pour les raisons sivantes :—L'imposition au client d'un prix de location de 25 centins par heure, peut-être à son égard injuste, et les intérêts de la compagnie du chemin de fer et du client seront mieux servis par la prescription énoncée dans les mots de l'amendement ci-dessus.

M. SPROULE : Quel montant exige-t-on actuellement pour le retard apporté dans le chargement d'un wagon ?

M. DOUGLAS : De $1 à $2 par jour, et dans le cas actuel on veut porter ce montant à $6 par jour.

M. GOURLEY : Vous n'avez pas d'objection au montant de $1 ou $2 par jour mentionné dans l'acte des chemins de fer ?

M. DOUGLAS : Non. L'amendement que je propose pourvoit à l'application des dispositions contenues dans l'Acte des Chemins de fer du Canada.

L'honorable M. HAGGART : J'en appelle au règlement. Un bill approuvé par la Chambre a été soumis au Sénat, ce dernier y apporte des amendements et le bill revient devant la Chambre. Tout ce que la Chambre peut faire, à mon avis, c'est d'adopter ces amendements, ou de proposer un amendement tendant à remettre les choses dans l'état où elles se trouvaient avant que le bill fût soumis au Sénat. Pouvons-nous, dans ce cas, soumettre une proposition absolument nouvelle ?

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas lu très attentivement les amendements ou le bill, mais je crois comprendre que nous avons adopté le paragraphe 4 de l'article 21 du bill. Ce paragraphe 4 a été retranché par le Sénat, et le projet de loi revient devant la Chambre ainsi modifié. On propose maintenant d'accepter une partie de cet amendement fait par le Sénat, et en agissant ainsi on n'enfreint pas le règlement.

M. DOUGLAS : Voilà quelle est la position.

L'amendement est adopté.

Sur motion du premier ministre, l'article tel qu'amendé par le Sénat est adopté.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

AMENDEMENTS A L'ACTE DU PILOTAGE.

Le bill (n° 261) concernant la circonscription de pilotage de Montréal et le port et la circonscription de pilotage de Québec, est adopté en deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Article.

M. BLAIN : Si je comprends bien, ce bill a pour but de diviser le pilotage en deux

circonscripitons, dont l'une comprendra le district situé entre Montréal et Québec et l'autre s'étendra de Québec jusqu'au golfe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le bill a simplement pour objet de placer le pilotage entre Montréal et Québec sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, conformément à la demande faite à cet effet par la Chambre de commerce, les expéditeurs, la Halle au blé, et les commissaires du port eux-mêmes, qui ont eu jusqu'à présent ces pilotes sous leur juridiction, et, chose encore plus extraordinaire, avec le consentement et à la demande des pilotes eux-mêmes.

Le deuxième article du bill pourvoit à ce que la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries s'étende au pilotage de la rivière Saguenay, qui est actuellement sous le contrôle des commissaires du port de Québec. Pour une raison ou pour une autre, les commisaires de ce dernier port n'ont pas voulu consentir à ce que la circonscription de pilotage du Saint-Laurent en aval de Québec passe sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais ils n'ont pas d'objection à ce que le ministère prenne charge de la circonscription de pilotage de la rivière Saguenay, parce qu'ils n'ont pu réussir à faire face à la situation. Depuis un an ou deux il s'est produit des accidents sérieux dans cette rivière, dus absolument à l'absence d'entente et d'organisation entre les pilotes et les commissaires du port de Québec. Ces derniers sont donc disposés à permettre au ministère de la Marine et des Pêcheries de prendre la direction de cette circonscription de pilotage, et il verra à ce que l'on choisisse des pilotes dûment qualifiés pour conduire les navires dans la rivière Saguenay.

M. BLAIN : Pourquoi le ministère ne prend-t-il pas la direction de tout le pilotage tant à Montréal qu'à Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout cela doit se faire graduellement; nous ne pouvons ariver à ce résultat aussi rapidement que nous le voudrions ; nous avons réussi faire comprendre aux pilotes qui voyagent entre Montréal et Québec qu'ils seront traités avec justice par le ministère de la Marine et des Pêcheries, mais les autres ne sont pas encore convaincus de la chose, et nous ne voulons pas les prendre de force. Il est préférable de tenter cette première expérience, et si elle donne de bons résultats, les autres pilotes suivront l'exemple de leurs confrères de Montréal. Si c'est le contraire qui arrive, nous serons alors justifiable de faire preuve de vigueur à leur égard, mais pour le moment, nous croyons qu'il vaut mieux prendre ce que nous avons que de ne rien obtenir.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que les pilotes comme les commissaires du port de Québec s'opposent à ce que le gouvernement prenne la direction absolue de tout le service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai soumis la proposition aux pilotes comme aux commissaires et aux expéditeurs du port de Québec. Malheureusement, on n'a pu en arriver à une entente. Je crois que les expéditeurs n'y auraient pas eu d'objection; mais, en présence de l'opposition des commissaires et des pilotes eux-mêmes, qui sont organisés en corporation à Québec, on a cru qu'il était préférable d'attendre encore un peu un avant d'agir. En attendant, cette mesure donne satisfaction aux parties intéressées.

M. BLAIN : Je suis bien d'avis que c'est un pas de fait dans la bonne vie ; seulement je me demande s'il n'aurait pas été préférable que tout le système fût disposé à passer sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est dans l'erreur. La mesure que nous voulons faire adopter en ce moment est approuvée par la corporation en question, ainsi que par la Chambre de commerce anglaise, qui a recommandé cette amélioration de temps à autre. Si le projet de loi actuel est voté, je crois que nous serons en état de préparer des règlements qui donneront tellement satisfaction non seulement aux expéditeurs, mais aux pilotes eux-mêmes, que dans un an ou deux les autres seront disposés à se placer sous la juridiction du ministère.

Article 2. Le Saguenay non inclus dans le port ou la circonscription de pilotage de Québec.

M. BLAIN : Quel est le nombre de pilotes qui seront régis par les dispositions de cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils ne devront pas être plus de trois ou quatre. Comme la corporation des pilotes de Québec et les commissaires du port ne pouvaient s'entendre entre eux, le pilotage de la rivière Saguenay était confié à cinq à dix pilotes. Quelques-uns d'entre eux ne connaissaient rien de la rivière, et leur ignorance a été la cause d'accidents graves. C'est la raison pour laquelle ils ne s'opposent pas à cet article, car ils sont convaincus que le ministère de la Marine et des Pêcheries fera un choix convenable parmi les pilotes de Québec, et rendra ainsi la navigation dans la rivière Saguenay aussi sûre que n'importe où ailleurs.

Jusqu'à il y a environ trois ans passés, le pilotage de la rivière Saguenay était fait par des pilotes n'ayant aucune connaissance particulière, dont la plupart ne savaient ni lire ni écrire, mais qui connaissaient très bien le cours de la rivière, et il ne s'est pour ainsi dire jamais produit d'accident tant qu'ils ont fait ce service. Mais les pilotes et les commissaires du port de Québec pré-

tendirent que ces marins ne possédaient pas les connaissances voulues pour agir en qualité de pilotes et demandèrent que le pilotage de la rivière Saguenay fût placé sous la juridiction des commissaires du port de Québec. On se rendit à leur demande, et il n'y a plus que des pilotes dûment autorisés qui ont le droit de faire le pilotage sur la rivière Saguenay. Maintenant on veut, avec le consentement des commissaires du port de Québec et de la corporation des pilotes, établir des règlements pour l'examen des pilotes spécialement destinés au service de la rivière Saguenay. Une fois cela fait, nous espérons que la navigation sur cette rivière offrira moins de danger.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que lorsque les navires étaient conduits par des hommes qui ne possédaient pas les connaissances scientifiques exigées des pilotes actuels, que les accidents étaient moins nombreux qu'aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est à ma connaisance personnelle, en ce qui concerne Montréal, où j'ai fait partie du bureau des commissaires du port durant quatre ans, alors que j'avais l'honneur d'occuper la position de maire de la ville—et je ne crois pas que Québec soit mieux partagé sous ce rapport—que les examens que l'on fait subir aux pilotes ne sont pas ce qu'ils devraient être; de sorte que ce que nous proposons aujourd'hui est un pas de fait dans la bonne direction. Nous voulons que les pilotes soient bien instruits, tant au point de vue technique qu'au point de vue général, et nous voulons que les examens soient supérieurs à ceux qui se sont faits jusqu'à présent. Nous voulons également que les apprentis subissent des examens d'aptitude avant de commencer leur apprentissage, afin de ne pas leur faire perdre 5, 6 ou 7 ans d'apprentissage et qu'à la fin ils soient incapables de subir les examens par suite de défauts dans l'ouïe ou la vue ou par suite d'autres défauts physiques.

M. SPROULE : J'ai toujours été convaincu que les pilotes devraient être placés sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, et je considère que la mesure actuelle sera loin d'avoir un aussi bon résultat que si elle devait s'appliquer à tous les pilotes du Saint-Laurent. Nous allons tenter une expérience, mais je doute qu'elle réussisse. Je voudrais que tous les pilotes, y compris ceux de Québec, fussent placés sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il est préférable de commencer par les pilotes qui font le service entre Montréal et Québec, afin de voir comment les choses iront. Si l'expérience est satisfaisante, ce sera alors le temps d'étendre les dispositions de la loi aux pilotes de Québec.

M. SPROULE : Vous allez peut-être donner lieu à un conflit entre les pilotes de Québec et ceux de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, car ils ne forment pas partie de la même circonscription de pilotage.

M. SPROULE : Vous feriez aussi bien de les placer tous sous la juridiction du ministère dès maintenant, afin de pouvoir régler ensuite pour tous la nature des examens qu'ils devront subir, la durée de leurs services, etc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question est assez difficile à régler. Lorsque j'étais à la tête du ministère de la Marine, j'ai constaté qu'il existait de grandes divergences d'opinions sur ce point, et je crois que mon honorable ami à pris le bon moyen de résoudre la difficulté.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de pilotes dans ces trois circonscriptions de pilotage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Entre Montréal et Québec, 65; mais la limite est de 75, et ils se plaignent qu'ils sont trop nombreux. A Québec ils sont plus de 100, et ils sont également trop nombreux. Voici quelle est la cause de la difficulté: la circonscription de pilotage de Québec comprend celle du Saguenay, et ils ont nommé un plus grand nombre de pilotes pour le service de cette rivière. Ils ont envoyé dans le Saguenay certains pilotes qui ne connaissaient absolument rien des courants et du chenal de la rivière et c'est ce qui a été la cause des accidents qui se sont produits.

M. COCHRANE : Sous la juridiction de qui ces pilotes se trouvent-ils maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sous la juridiction des commissaires du port de Québec. Les pilotes qui font le service entre Montréal et Québec sont sous la juridiction des commissaires du port de Montréal. Le bill actuel a pour but de placer ces derniers sous notre juridiction.

M. SPROULE: Il y a en tout 175 pilotes. Je ne vois pas pourquoi le ministère de la Marine ne placerait pas tous ces pilotes sous sa juridiction, ne les répartirait pas suivant les besoins de chaque district, et ne donnerait pas à ce service l'efficacité voulue. Il me semble que cela ne devrait pas être bien difficile à faire. Tout ce qu'il faut pour cela, c'est une certaine dose de courage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Ce n'est pas la volonté qui nous manque, mais il n'y a pas qu'un intérêt en jeu. Et quand les expéditeurs de Québec, ceux qui sont le plus intéressés à avoir d'excellents pilotes entre Québec et le golfe, prétendent que nous ferions mieux de laisser les choses dans leur état actuel pour

une couple d'années encore, je considère que je suis parfaitement justifiable d'agir comme je le fais.

M. SPROULE : Il y a déjà un bon nombre d'années que j'entends parler de pilotage. J'étais bien convaincu à cette époque, comme je le suis aujourd'hui, que si le gouvernement s'était montré à la hauteur de la position, avait pris la direction de ces pilotes, préparé les règlements nécessaires et distribué ces marins selon les besoins de chaque district, les choses seraient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Je n'ai pas d'objection au présent bill, seulement je prétends qu'il ne va pas assez loin, et je ne vois pas ce qui peut empêcher l'honorable ministre d'en agir ainsi, si ce n'est le courage qui lui manque. Je puis me tromper, mais cela y ressemble beaucoup.

M. HENDERSON : Dois-je comprendre que le pilote qui prend charge d'un navire dans le golfe ne le conduit que jusqu'à Québec, et qu'à ce dernier endroit un autre pilote en prend la direction ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HENDERSON : Il me semble que c'est trop exiger des expéditeurs, et c'est les intérêts de ces derniers que nous devons protéger. Comme quelqu'un l'a laissé entendre, je crois que c'est le courage du ministre qui fait défaut dans toute cette affaire. Il vaudrait mieux pour lui qu'il aurait l'énergie voulue pour régler toute la question d'un seul coup, au lieu de la régler par morceaux, comme il le fait actuellement. L'honorable ministre se montre à nos yeux sous un mauvais jour. S'il voulait user de toute l'influence dont il dispose, il ferait entendre raison à ces gens et réussirait à régler toute l'affaire immédiatement, car il est dans l'intérêt des expéditeurs, des compagnies d'assurances, et de tous ceux qui sont intéressés dans le trafic océanique qu'il n'y ait qu'un seul système de pilotage sous la juridiction du gouvernement du pays.

Le bill tel qu'amendé est rapporté.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. SPROULE : Je croyais avoir compris que le premier ministre avait dit que nous discuterions le bill des chemins de fer. Je ne m'oppose pas——

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignorais que le premier ministre eût fait cette déclaration.

M. SPROULE : Il l'a faite, mais pour notre part nous n'avons pas d'objection à ce que la motion de l'honorable ministre soit adoptée.

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

Phares et service côtier—suppléments pour agences, loyers, et dépenses casuelles, y compris l'établissement d'une nouvelle agence à Montréal, $5,000.

M. SPROULE : Qu'est-ce qui nécessite ce changement à Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Chose extraordinaire, le port le plus important du pays ne possède ni agence ni station maritime. On a cru qu'il convenait que l'ingénieur à qui est confiée l'administration du service des bouées entre Montréal et Québec eût un bureau où il lui fût possible de rencontrer les représentants des expéditeurs, et afin de permettre à ces derniers de se procurer les renseignements dont ils peuvent avoir besoin. Jusqu'à présent il a existé une foule d'officiers dispersés dans les différentes parties de la ville. Ainsi les pilotes se réunissent à un certain endroit, l'inspecteur des navires a son bureau à un autre endroit, l'inspecteur des chaudières ailleurs, et ainsi de suite. Nous avons cru qu'il était à propos de réunir tous ces services, afin que l'ingénieur à qui est confiée l'administration des phares et des bouées entre Montréal et Québec eût un bureau où il lui fût possible de rencontrer ceux qui s'intéressent aux affaires maritimes. Nous avons placé tous ces bureaux au même endroit, et nous avons là une salle où l'on peut faire les enquêtes. Jusqu'à présent ces enquêtes se sont faites un peu partout. Le crédit demandé, $5,000, n'est pas trop élevé. A certains endroits, à Québec, par exemple, le ministère de la Marine et des Pêcheries paie beaucoup plus que ce montant.

Supplément pour l'entretien et la réparation des phares, à cause de l'établissement projeté de bouées à gaz en amont de Montréal, $15,000.

M. SPROULE : Où en est-on rendu avec cette question de l'éclairage du Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous y apportons des améliorations chaque jour, et nous espérons atteindre un résultat assez satisfaisant pour obliger les compagnies d'assurances à diminuer leurs taux. Ce crédit additionnel de $15,000 est destiné à payer ce que coûtera l'établissement projeté de bouées sur le Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston, des bouées à gaz à Collingwood, et dans les districts de la baie Georgienne et de Parry-Sound, d'un dépôt de bouées à Montréal, ainsi que pour l'éclairage des rivières. Nous voulons aussi demander l'argent nécessaire à l'établissement de bouées à gaz additionnelles dans la baie Georgienne, ainsi que sur le lac Erié. Actuellement c'est le gouvernement américain qui entretient les phares dans les eaux canadiennes, et je considère que pour l'honneur de notre pays, il est temps de faire cesser un pareil état de choses. Nous avons averti les autorités américaines que nous allions nous charger nous-mêmes de pourvoir à l'éclairage de no-

tre chenal. Les compagnies de navigation nous ont remercié des efforts que nous faisons pour augmenter la sûreté de la navigation.

M. SPROULE : Je crois avoir compris, il y a quelque temps, que l'on avait besoin de phares additionnels dans le district de Parry-Sound.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous installons ces phares aussi rapidement que possible, et c'est pour cela que nous demandons ces $15,000. Nous voulons placer tout le système sur un tel pied d'efficacité, que d'ici à deux ou trois ans tout soit fini et qu'il ne reste plus que quelques phares à construire à certains ports peu importants. Nous nous efforçons de satisfaire autant que possible toutes les demandes des compagnies de transport.

M. SPROULE : Fournissez-vous toutes les lumières que l'on demande ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement, nous avons fait toutes les améliorations demandées.

Supplément pour la construction et les aides à la navigation, y compris l'achat et l'équipement de bateaux pour nettoyer les chenaux entre le Platon et Montréal et entre Montréal et Kingston ; et la substitution du gaz comprimé à l'huile pour luminaire des phares, l'augmentation de la puissance des phares en aval de Montréal, et l'établissement d'un dépôt de bouées pour les lacs supérieurs, $180,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit ici d'un crédit important, et le comité me pardonnera sans doute si je me permets de donner des explications assez étendues.

Les améliorations importantes qui sont autorisées par ce crédit pour l'éclairage du Saint-Laurent en amont de Montréal comprennent la substitution du gaz comprimé à l'huile pour le luminaire des phares, et l'usage de l'acétylène pour le service des bouées à la place de l'huile ou du gaz Pintsch; et de plus, l'emploi, en autant que la chose sera possible, de feux d'alignement à la place des feux simples et des bouées à gaz.

Le système d'éclairage actuel et les moyens à prendre pour l'améliorer vont être discutés par les commissaires aussitôt que possible. Les phares actuels ont été établis pour les besoin des navires tirant neuf pieds d'eau, et l'on croit qu'ils pourraient être modifiés avec avantage à certains endroits.

Voici un état indiquant ce que coûteront ces changements. Les appareils requis ne sont pas fabriqués au Canada, et nous les achetons de la "Safety Car Heating and Lighting Co." de New-York.

42 réservoirs	$35,000
40 lanternes à gaz	12,000
3 lanternes à gaz munies de cloches automatiques pour l'éclairage du lac Saint-Louis	3,000
Coût des tuyaux, des lumières, et de l'ouvrage	6,000
	$56,000

On a fait une estimation provisoire pour 10 nouveaux feux d'alignement devant coûter $3,000 chacun, bien qu'il puisse devenir nécessaire d'en placer un plus grand nombre pour éclairer convenablement le fleuve, total $30,000.

On a aussi absolument besoin d'un dépôt convenable, à un endroit central de la rivière, entre Dickinson's Landing et Prescott, suffisamment grand pour y placer les bouées et le steamer attaché à ce service, ainsi que l'espace nécessaire pour y emmagasiner le gaz, placer les bouées à gaz et les bouées de réserve. Le besoin de ce dépôt est encore plus évident quand on songe qu'il servira de centre de distribution des bouées remplies de gaz, et l'endroit où les bouées vides seront remplies. C'est également à ce dépôt que l'on réunira les appareils destinés au service d'éclairage au gaz, et les lanternes à gaz pourront y être réparées si on le désire. Tout cela nécessitera une dépense de $15,000.

Afin de se procurer des bouées à gaz additionnelles destinées à remplacer celles qui ont été enlevées de cette division pour être placées à Québec ou Halifax (12 à $1,600 chacune), $20,000, et cinq bouées à gaz additionnelles, $8,000, avec leurs ancres, $2,000, le tout en aval de Montréal, total $30,000.

Pour se procurer des générateurs, des compresseurs, et des appareils pour la fabrication du gaz à bord du "Scout," $5,000.

Réservoirs	$ 35,000
Lanternes à gaz	12,000
Lanternes à gaz munies de cloches automatiques	3,000
Ouvrage et tuyau, etc	6,000
Nouveau feux d'enlignement	30,000
Dépôt de bouée	35,000
Bouées à gaz et ancres	30,000
Appareils à gaz pour le "Scout"	5,000
	$156,000
Allèges et appareils pour nettoyer les chenaux en aval de Québec et entre Montréal et Kingston	24,000
	$180,000

Les dix nouveaux feux d'alignement au gaz ne nécessiteront pas l'emploi de gardien, économisant ainsi un montant annuel de $3,000, et la substitution du gaz à l'huile permettra de se dispenser des services des gardiens dans un grand nombre de cas, ce qui représente une économie de de $7,500 par année, soit une économie totale de $10,500 par année dans le coût de l'entretien. Cela aura aussi pour résultat de faire disparaître le coût de l'entretien de la demeure des gardiens, des réparations aux phares, aux abris pour les chaloupes ainsi qu'aux chaloupes elles-mêmes.

Le steamer "Scout" peut faire le service de tous les phares, mais doit être maintenu pour le service des bouées seulement. Lorsqu'une lumière est en mauvais état on peut changer le gazomètre de bout, et en le sur-

montant d'une légère superstructure en fer et d'une lanterne à gaz on a une nouvelle lumière. Ainsi que le comité le constatera nous n'avons négligé aucune des recommandations de l'un des meilleurs experts du ministère, M. Fraser, pour rendre le chenal entre Montréal et Kingston aussi sûr que possible. Naturellement nous n'y sommes pas encore entièrement arrivés, mais nous y marchons, et je crois que les témoignages que nous avons reçus de différentes personnes dans lesquelles nous avons toute confiance, indiquent que nous sommes dans la bonne voie au sujet de ce qui doit être fait dans l'intérêt de la navigation. Quant au chenal entre Montréal et Québec, je dois dire que nous espérons qu'avant le premier novembre, la partie du Saint-Laurent entre Montréal et Sorel, distance de 45 milles, sera navigable aussi bien la nuit que le jour et qu'il n'y aura plus aucun danger. Comme de raison, nous ne nous arrêterons pas là. Nous espérons pouvoir en très peu de temps rendre la navigation de nuit entre Sorel et Québec aussi sûre que nous croyons qu'elle le sera entre Montréal et Sorel. Cela naturellement, nécessitera beaucoup d'argent, mais je crois que ce sera de l'argent bien employé et nous serons heureux si nous recevons l'approbation des intéresés.

M. SPROULE : Les assureurs vous ont-ils donné à entendre qu'après cela ils diminueront les taux d'assurance ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous faisons toutes ces améliorations à la demande des compagnies de navigation ; elles nous ont dit, dans les différentes entrevues que nous avons eues avec elles, que si nous améliorions le fleuve, elles pourraient, non pas probablement imposer mais proposer aux représentants des assurances une réduction des tarifs ; si les compagnies d'assurance refusaient, nous aurons alors une preuve de malveillance, et il faudra prendre un autre moyen pour faire disparaître cette injustice. Ainsi que le comité le comprend, si la route du Saint-Laurent n'a pas donné plus de satisfaction depuis un certain nombre d'années, cela n'est pas dû, j'en suis sûr, à la négligence de la part de mes prédécesseurs, mais au fait que ces améliorations ne peuvent pas être accomplies dans une journée. Tout le monde sait que la dimension des vaisseaux à beaucoup augmenté ces dernières années, et ce fait uni à la difficulté d'offrir les secours nécessaires à la navigation du chenal, a contribué à donner à la route du Saint-Laurent une très mauvaise réputation, mais nous espérons la réhabiliter.

M. ROBINSON(Elgin) : A-t-on calculé ce que coûterait la pose de lumières électriques dans le chenal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question a été étudiée, et l'on a fait des expériences qui ont démontré que la lumière électrique n'était pas très sûre. Ce n'est pas une lumière continue. Elle est exposée à faire défaut à certains moments, et les conséquences pourraient être sérieuses. Jusqu'à présent l'expérience montre que la lumière électrique ne donne pas autant de satisfaction que le gaz. On peut s'en servir à certains endroits, mais non pas partout. Les Américains qui l'ont essayée l'ont abandonnée, parce que leur expérience leur a démontré que le gaz et même l'huile offraient plus de sûreté.

M. ROBINSON (Elgin) : Où les Américains l'ont-ils essayée?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A plusieurs endroits.

M. SPROULE : Ces phares sont-ils éclairés au gaz acétylène ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelques-uns.

M. SPROULE : L'expérience a-t-elle démontré que l'on pouvait se servir de ce gaz en toute sûreté?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons fait l'expérien- du gaz acétylène pendant toute une année sur certaines parties du chenal; et le système que l'on a adopté a si bien donné satisfaction, que l'ingénieur du ministère recommande de remplacer le gaz Pintsch par le gaz acétylène aux endroits où il croit qu'il sera avantageux de faire le changement.

M. SPROULE : Je vois que le gouvernement demande un crédit pour des bateaux d'exploration. Que sont ces bateaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, nous avons appareillé des bateaux d'exploration. Nous ne pouvions pas attendre le vote du crédit, mais la dépense n'est pas forte. Nous avons acheté deux bateaux et les avons appareillés de ce qui est nécessaire pour explorer le chenal. Cette exploration nous a été demandée par les compagnies de navigation et les compagnies d'assurance. L'un de ces bateaux explorera le chenal entre Montréal et Kingston et l'autre, le chenal entre Montréal et Québec. Ces bateaux sont des bateaux ordinaires auxquels on a fixé un cadre en fer de la largeur du chenal et qui va jusqu'au fond. On descend ce cadre à la profondeur voulue, et s'il rencontre, en remontant ou en descendant le chenal, un obstacle inconnu, on met une bouée à cet endroit et on fait venir ensuite la drague ou l'arrache-pierre pour enlever l'obstacle.

M. SPROULE : Se propose-t-on d'explorer ainsi le fond du chenal plusieurs fois par année ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. On l'explorera d'abord aussi tôt que possible après l'ouverture de la navigation, et une fois ensuite probablement pendant l'été ou aussi souvent qu'il sera nécessaire. Par exemple après une

forte tempête ou un accident quelconque il sera peut-être nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, d'explorer à nouveau le fond du chenal.

M. SPROULE : Connaissez-vous au juste la profondeur actuelle du chenal entre Kingston et Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous pouvons sans crainte dire que le chenal a 14 pieds. Je dois dire qu'au sujet du chenal entre Montréal et Kingston il y a encore quelques détails à régler entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et les ministrère des Chemins de fer. Le ministère de la Marine a pris sous ses soins environ une cinquantaine de lumières que le ministère des Chemins de fer avait l'habitude d'entretenir à l'entrée des Canaux. Mais le ministère des Chemins de fer et Canaux en a gardé quelques-unes, et nous sommes en négociations avec lui pour que tout le service des lumières soit sous la direction du même ministère, afin que les gens n'aient affaire qu'à un seul bureau.

M. SPROULE : Vous proposez-vous d'établir à Montréal une usine pour la fabrication de quelques-unes de ces lumières ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non; pas à Montréal. Nous nous proposons d'établir un dépôt de bouées à un endroit central entre Montréal et les grands lacs, mais naturellement nous ne pouvons pas dire exactement où nous l'établirons. Si nous le disions ou voudrait peut-être vendre le terrain à un prix déraisonnable. Mais nous nous proposons de faire un dépôt de ce genre et nous aurons des ouvriers experts pour fabriquer ou réparer les appareils, porte-mèches, etc., de façon à avoir ces articles toujours prêt quand on en aura besoin.

M. SPROULE : Vous proposez-vous d'en faire la manufacture complète ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous fabriquerons quelques-unes de ces choses que nous sommes aujourd'hui obligés d'acheter, et nous aurons des appareils en réserve, afin que si l'un est emporté par les flots, nous puissions le remplacer immédiatement. Je crois que c'est un bon moyen et les compagnies de navigation l'approuveront, outre qu'il diminuera le coût d'entretien des lumières.

M. SPROULE : Ferez-vous venir des experts de l'étranger pour faire ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que nous pourrons nous procurer des ouvriers compétents au Canada. Je puis dire que nos ouvriers canadiens sont aussi bons que ceux de n'importe quel pays du monde, avec un peu d'apprentissage.

Supplément pour le service des signaux pour la communication téléphonique entre le phare de Port-Atkinson, C.-B., et la cité de Vancouver, $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a représenté au gouvernement que cette communication téléphonique serait d'un grand secours aux expéditeurs et d'une grande commodité pour le public voyageur, mais que les échanges ne seraient pas suffisants pour engager une compagnie de téléphone à y poser ses fils, vu qu'il n'y aurait guère d'autres communications que les communications officielles.

Pour achat de terrain et un quai pour le service des bouées dans le port d'Halifax, $20,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a longtemps déjà que le ministère de la Marine et des Pêcheries s'occupe de cette question, mais les choses en sont rendues à un point que nous ne pouvons plus retarder et qu'il nous faut avoir un terrain et un quai dans la Nouvelle-Ecosse pour nos steamers. Nous ne pouvons plus nous servir du quai actuel. Nos steamers y manquent d'espace. Trois steamers: Le "Lady Laurier", le "Landsdowne" et un bateau pour la protection des pêcheries, accostent à ce quai où nous avons aussi des hangars pour les bouées, etc. Ce quai appartient au ministère des Chemins de fer et Canaux qui y a placé les installations terminales de l'Intercolonial. Nous avons reçu avis officiel d'évacuer cette propriété. Le quai que nous nous proposons de construire ne sera pas un quai public ; ce sera purement et simplement un quai pour l'usage du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministère de la marine n'a réellement pas de quai. Il se sert de ce quai conjointement avec l'Intercolonial. Il y a deux ou trois ans que le ministère du Chemin de fer lui demande de déguerpir, car il a besoin de tout le quai pour le trafic du chemin. Mais le ministère de la Marine n'a pas pu partir avant aujourd'hui, et le but de ce crédit est de lui procurer les moyens d'avoir un quai à lui. D'après moi, ce crédit ne suffira qu'à une partie des besoins, et il faudra demander davantage plus tard. Cependant ce sera un soulagement dans l'intervalle.

M. BLAIN : Le gouvernement n'a-t-il pas de quais à Halifax ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, excepté les quais au terminus du chemin de fer. C'est un de ces quais que le ministère de la Marine et des Pêcheries utilise depuis plusieurs années, et cela embarrasse beaucoup le chemin de fer.

M. BLAIN : Se propose-t-on avec cet argent d'acheter ou de construire un quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'intention de mon honorable ami est d'acheter un quai.

M. BLAIN : En a-t-il un en vue ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons une offre.

M. BLAIN : De la part de qui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comme je n'ai pas accepté l'offre, je crois qu'il vaut mieux de ne pas mentionner le nom.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois connaître le quai qui a été offert à l'honorable ministre. S'il donnait le nom du propriétaire maintenant il se lierait les mains en quelque sorte, et je crois qu'il vaut mieux qu'il soit libre.

M. SPROULE : Avez-vous inscrit au budget un crédit pour commencer les travaux de ce quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Le quai que mon honorable ami a l'intention d'acheter n'est peut-être pas suffisamment grand. Je crois qu'il faudra l'agrandir.

M. BLAIN. Le quai est-il en bon état? Faudra-t-il dépenser quelque chose pour le réparer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le quai, d'après la description et les plans que j'en ai, a besoin d'être beaucoup agrandi et amélioré. Le quai actuel ne suffira pas au mouillage de tous nos vaisseaux, mais rien n'empêchera de l'améliorer et de l'agrandir de façon à avoir tout l'espace voulu.

M. BLAIN : Ces $20,000 suffiront-ils à faire tout cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne veux pas divulguer les secrets du ministère, mais je crois que nous pouvons acheter le quai pour $15,000, et il nous restera $5,000 pour faire les améliorations.

Equipement des postes de télégraphe sans fil à Pointe-Armour, Heath-Point, Anticosti, Fame-Point, Cap-Race et Belle-Isle et à l'île de Sable, $25,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ceci est un crédit très important, et ces $25,000 ne seront pas suffisants. Ainsi que les membres du comité le savent depuis quelques années, le gouvernement s'est intéressé aux expériences de la télégraphie sans fil. Le gouvernement actuel a dépensé environ $80,000 pour établir un ou deux postes. Jusqu'à présent les expériences ont donné satisfaction, non seulement au Canada mais par tout le monde. A la demande des compagnies de navigation, le gouvernement a décidé d'établir quatre postes de télégraphie sans fil. Il y en a déjà un au détroit de Belle-Isle. Le gouvernement se propose de faire les arrangements nécessaires à l'établissement de ces postes, soit avec la Compagnie Marconi ou la Compagnie de Forest auxquelles il paiera une certaine proportion du coût des appareils, et nous attendrons ensuite que les postes soient terminés et aient donné des résultats satisfaisants avant de payer la balance. Nous estimons que chaque poste coûtera de $10,000 à $15,000. Le poste de l'Ile de Sable viendra plus tard. Nous ne nous en occupons pas pour le présent.

M. SPROULE : L'autre soir lorsque la Chambre a discuté une question de ce genre j'ai demandé si le gouvernement avait des renseignements au sujet des expériences de la télégraphie sans fil ; il me semble que l'on n'a jamais donné à la Chambre des renseignements d'un caractère certain ; malgré tout ce qu'on voit dans les journaux on ne nous a pas dit si la télégraphie sans fil donnait satisfaction ou non.

M. RICHARDSON : D'après les renseignements que peuvent se procurer tous ceux qui surveillent les développements de la télégraphie sans fil, il semble que cette télégraphie est encore dans son enfance. Le gouvernement fera donc bien de se hâter lentement avant de dépenser les fonds publics dans l'établissement de postes, tant que cette invention sera dans l'état actuel. La télégraphie sans fil réussit assez bien entre deux point rapprochés, et même dans ces cas-là, les dépêches sont souvent interrompues. Les ondes ne se meuvent pas avec la même facilité dans toutes les directions. On a constaté qu'il était plus difficile d'envoyer une dépêche vers l'ouest que vers l'est, et l'on croit généralement que la Compagnie Marconi est arrivée aussi loin qu'il est possible d'arriver, à moins de nouvelles découvertes qui permettront de résoudre les difficultés actuelles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous suivons absolument les conseils de l'honorable député. Nous avançons lentement. Si nous avions cru que le système était parfait nous aurions demandé plus d'argent, mais nous croyons bon de ne recommander que quatre postes pour le moment et nous n'en payerons le coût que s'ils donnent satisfaction.

M. POPE : Savez-vous si d'autres nations font des expériences du même genre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, les compagnies de navigation américaines installent sur leurs steamers aussi vite qu'elles le peuvent des appareils de télégraphie sans fil. On ne peut pas dire que l'invention ait encore donné satisfaction complète, généralement parlant, mais elle a eu plusieurs succès. Lorsque la distance n'est pas trop grande, comme par exemple, entre certains points sur la rive et des steamers, je crois que cette télégraphie donnera satisfaction.

M. SPROULE : Qu'entendez-vous, par exemple, par distance pas trop grande ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 50 milles.

M. BLAIN : Je me rappelle que lorsque nous avons voté ces $80,000 à la session de 1900 et 1901, le ministre des Finances nous a dit, que d'après les renseignements qu'il avait, les expériences n'avaient pas donné satisfaction jusqu'à ce moment. Si je me rappelle bien, les $80,000 ont tous été dépensés et le gouvernement a cédé à une compagnie particulière à la session dernière tous les travaux qu'il avait faits avec cet argent, en ne gardant pour lui que quelques instruments qu'il avait achetés.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il parler du premier poste qui a été construit ?

M. BLAIN : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas juste de dire que les postes ont été cédés à une compagnie particulière, puis qu'ils lui ont toujours appartenu ; c'est elle qui les a construits. Les essais n'ont certainement pas donné jusqu'à présent les résultats qu'on en attendait, mais M. Marconi, qui était ici dernièrement, est encore plein d'espoir et de confiance. Il n'y a aucun doute que sur de courtes distances les appareils Marconi et autres ont donné des résultats satisfaisants, mais on n'a pas encore réussi à télégraphier d'un côté à l'autre de l'océan. M. Marconi prétend qu'il a réussi à envoyer des signaux dans une direction, et qu'il en a même envoyé quelques-uns dans les deux directions, mais pas avec la régularité voulue pour satisfaire les exigences du commerce. Mais bien qu'au point de vue du commerce la télégraphie sans fil n'ait pas encore donné de résultats satisfaisants, M. Marconi n'abandonne pas tout espoir, et pour notre part nous n'avons pas à regretter l'argent que nous avons dépensé à encourager une grande invention qui a rapporté au Canada beaucoup d'honneur et lui en rapportera encore plus si nous atteignons au succès que nous espérons.

M. BLAIN : Je ne regrette pas l'argent que nous avons dépensé. Je crois que les deux côtés de la Chambre ont approuvé cette dépense, mais je doute fort qu'il soit dans l'intérêt du pays que le gouvernement dépense $25,000 de plus en de simples expériences.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce ne sont pas des expériences ; ces compagnies ont offert d'établir des postes sans demander de paiements tant qu'ils ne fonctionneront pas convenablement. Pour montrer que cette dépense est approuvée par les grands ports commerciaux, permettez-moi de lire une lettre que la chambre de commerce de Montréal a envoyée le 30 juin courant au gouvernement :

J'ai l'honneur de vous communiquer la résolution suivante adoptée par le conseil de cette Chambre concernant la nécessité qui incombe au gouvernement d'établir des stations de télégraphie sans fil dans le golfe, et de vous demander d'accueillir favorablement cette demande :

Le conseil demande d'une manière toute spéciale au gouvernement dans les intérêts de notre grande route nationale de se hâter d'installer des postes de télégraphie sans fil entre les différents phares du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

Cette lettre est adressée au très honorable sir Wilfrid Laurier (premier ministre). J'ai aussi une lettre de la fédération des compagnies de navigation du Canada, en date du 30 juillet, dans laquelle on insiste fortement sur l'établissement de ces postes. C'est sur ces recommandations et sur beaucoup d'autres que je peux vous dire que le ministère s'est décidé d'agir.

M. SPROULE : Est-il nécessaire que les vaisseaux soient munis d'un appareil pour pouvoir communiquer avec le poste sur la côte ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit que dans le moment il y a dans le fleuve Saint-Laurent soixante navires munis des appareils nécessaires pour recevoir les dépêches.

M. SPROULE : Les vaisseaux océaniques sont-ils munis généralement de ces appareils ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Beaucoup en sont munis et le nombre s'en accroît aussi vite que possible. La marine anglaise adopte ce système et 40 de ses vaisseaux sont munis des appareils. Je crois qu'il y a environ 200 steamers de la marine marchande anglaise qui sont munis des appareils de télégraphie sans fil.

M. GOURLEY : Je suis heureux de voir, les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre discuter cette question. C'est le genre d'informations que nous devons avoir. Je regarde cette découverte de Marconi, comme la découverte la plus importante pour le Canada pendant les dernières cinquante années et même les 100 dernières années, si elle est pratiquable. Je crois que la télégraphie sans fil est possible sur une distance de 150 milles. Je me suis trouvé l'année dernière à Halifax, sur un vaisseau de guerre anglais muni d'un de ces appareils, qui ne semblent pas coûteux. L'appareil est placé au haut d'un mât. L'officier de bord m'a dit que cette invention était tout simplement inestimable ; il est facile à l'aide de cet appareil de converser avec un autre vaisseau à une distance de 150 milles.

M. SPROULE : Dans tous les temps ?

M. GOURLEY : Il m'a dit que les tempêtes n'y faisaient aucune différence. J'ai un autre exemple plus important encore, que celui du "Kaiser Wilhelm". Un vaisseau de guerre anglais qui était dans la mer du Nord, se trouvait pris à 200 milles

de la côte dans une tempête, probablement une tempête comme celles dont parle mon honorable ami. Pendant cette tempête, il put dire à ceux qui étaient à terre et qui croyaient le vaisseau désemparé, que tout allait bien. Or, si cette télégraphie fonctionne bien à 200 milles de distance pendant une tempête, elle doit avoir une valeur inappréciable sur le Saint-Laurent, où les distances ne dépasseront pas 100 milles.

Cette découverte est de la plus grande importance pour le Canada. Il faut que nous devenions un grand peuple marin. Il ne faut pas oublier cela. A moins que nous devenion un peuple marin, nous ne ferons jamais une nation forte. Conséquemment nous devons adopter tous les moyens possibles pour aider à la navigation. Il est absolument regrettable qu'en ces dernières années les assurances anglaises aient tenu la route du Saint-Laurent pour dangereuse, et ce qui est encore plus regrettable c'est que les journaux anglais, suivant l'exemple des compagnies d'assurances, ont dit que la route du Saint-Laurent n'était pas sûre pour le commerce. C'était porter un rude coup au Canada. La province de la Nouvelle-Ecosse a peu d'intérêt dans la route du Saint-Laurent, mais je ressens aussi vivement cette attaque que si elle avait été faite contre le port d'Halifax. Le Saint-Laurent est une des grandes routes maritimes du Canada, et il est de notre devoir de la rendre aussi sûre que possible. En disant cela, je ne veux pas dicter au ministre ce qu'il a à faire, je lui promets tout simplement que j'appuierai toute dépense qu'il jugera nécessaire pour faire de la route du Saint-Laurent, la route la plus sûre au monde. je ne m'occupe pas de ce que cela pourra coûter. Nous devons outiller la route du Saint-Laurent de la manière la plus parfaite pour que la navigation puisse s'y faire en toute sûreté, afin que les compagnies d'Angleterre et du monde entier aient la confiance la plus absolue dans cette route. Je n'ai aucun doute, que depuis plusieurs années, le Canada a perdu énormément de commerce à cause de l'idée qui a été répandue que la route du Saint-Laurent n'était pas une route sûre. Il faut réagir contre cette croyance. On a présenté l'année dernière devant le comité des chemins de fer un bill autorisant la formation d'une compagnie d'assurance maritime canadienne. C'était une mesure de protection nécessaire, parce que les assurances anglaises menaçaient de ne plus assurer dans le Saint-Laurent, ce qui aurait été un rude coup porté au Canada. J'ai lieu de croire que ce bill a eu l'effet d'amener les assureurs anglais à des conditions plus raisonnables. Mais il n'y a aucun doute qu'ils avaient un peu raison de se plaindre vu que les naufrages dans le Saint-Laurent étaient assez fréquents. Mais cela ne devrait pas être. En parlant avec un propriétaire de navires l'autre jour, je me plaignais de la réputation que l'on avait faite à la route du Saint-Laurent, et je lui demandais pourquoi les navigateurs du Canada n'essayaient pas à faire disparaître cette fausse opinion en Angletrre. Il me répondit, que les critiques anglaises étaient bien trop vraies. Le Canada est assez riche aujourd'hui pour abandonner ce système d'octrois modiques à l'égard de choses aussi importantes. Lorsque le revenu du pays était faible, nous ne pouvions pas alors faire mieux que d'accorder de petits octrois ici et là, pour les phares et autres moyens de protection; mais aujourd'hui, nous devrions faire plus à l'égard de la route du Saint-Laurent. Que cela coûte $500,000 $1,000,000 ou $2,000,000, notre devoir est de mettre cette route dans un état de sûreté propre à attirer le commerce du monde. Je suis prêt à appuyer le ministre dans toutes dépense considérable qu'il entreprendra à cette fin. Le malheur jusqu'à présent a été que les deux partis politiques au Canada se soupçonnaient l'un l'autre. Chacun craignait que l'argent qu'il ne dépenserait pas lui-même serait mal approprié. C'est là le mal de notre vie publique au Canada, et nous devrions nous en guérir. Nous devrions voter les crédits généreusement et en quantité suffisante pour organiser d'une manière légitime les différents services publics. A quoi sert de dépenser $20,000 ou $30,000 où il en faut $200,000 ? Le résultat est que nous n'obtenons pas le succès espéré. Les naufrages continuent, malgré ces dépenses mesquines; et non seulement c'est gaspiller notre argent, mais la réputation du pays en souffre. Je veux donc que nous fassions l'expérience du système Marconi. Nous ne devrions pas rester plus longtemps dans le doute au sujet de ce système, car on peut dans une semaine, constater s'il est praticable ou non. Si l'application pratique de la télégraphie sans fil réussit, cette invention est une des découvertes les plus importantes au point de vue d'une grande nation mairitime comme le Canada, qui aient été faite depuis deux ou trois cents ans.

Le Canada est un pays très avantageux pour la navigation, bien que nous ayons des vents et des tempêtes. Mais il est facile de venir à bout de tout cela, et un vaisseau peut ne pas courir plus de dangers dans une tempête dans le fleuve Saint-Laurent ou dans le golfe que dans un beau jour d'été. Les marins vous diront cela, comme je vous le dis. Conséquemment nous pouvons combattre ces dangers ou les circonstances défavorables de la nature en dépensant de l'argent, et je veux dire au ministre de ne pas craindre de lancer le Canada dans une voie nouvelle au sujet de la navigation et de dépenser tout l'argent qu'il faudra pour mettre notre pays en avant des autres pays du continent américain, et il aura l'appui de tous les députés dans cette Chambre. Nous critiquons les crédits qu'il nous demande, mais nous les critiquons comme Canadiens, et dans le but d'arriver à en tirer le plus de profits. Si nous réussissons à nous emparer du commerce du nord de l'Atlantique, nous ferons d'Halifax et Saint-

Jean des villes comme Boston et New-York, et nous verrons les Etats-Unis s'écrouler comme les empires du vieux monde. Je crois que la chose est possible, nous pouvons y contribuer au moyen de la navigation, mais nous n'y parviendrons pas si nous ne dépensons que $10,000 où il faudrait en mettre $500,000. Le Canada n'est plus dans l'enfance. Que le gouvernement demande l'argent nécessaire pour examiner toute la route du Saint-Laurent et la mettre en ordre parfait afin que les assurances n'aient plus à se plaindre. Nous avons été mesquins dans le passé et la conséquence est que la navigation dans le fleuve et dans le golfe n'est pas protégée. Les assurances anglaises ne sont pas autant à blâmer qu'on voudrait le croire ici au Canada. Examinons le problème bien en face et établissons un système parfait d'éclairage du Saint-Laurent ; et si c'est nécessaire, établissons des postes de télégraphie sans fil à tous les cinq milles afin qu'un navire puisse naviguer dans le Saint-Laurent avec autant de sûreté que si on le tirait à la cordelle. Je demande au ministre de bien prendre ses précautions au sujet des postes de télégraphie Marconi qu'il va établir ; qu'il n'y mette que les meilleurs hommes et je lui donnerai mon appui le plus cordial dans son œuvre. Si nous pouvons nous emparer du commerce du nord de l'Atlantique, nous commanderons alors le commerce du nord de l'Amérique et nous deviendrons la plus grande puissance maritime sur ce continent.

M. RICHARDSON : On nous a conté des choses merveilleuses au sujet de la télégraphie sans fil. Je crois que cette découverte est encore dans l'enfance et que le gouvernement s'est montré très généreux à son égard en aidant Marconi dans ses expériences. Jusqu'à présent la télégraphie sans fil n'est tout au plus qu'un jouet scientifique, et à moins d'améliorations importantes le système sera avant longtemps mis au rancart. Cependant tous les électriciens du monde continuent leurs recherches et il se peut qu'avant longtemps on fasse des découvertes qui changeront matériellement le système actuel. Conséquemment, il serait sage pour le gouvernement de ne pas aller trop vite dans les dépenses qu'il fera dans cette direction. On me dit que cette semaine même, on a demandé un brevet pour protéger une amélioration importante dans le système de télégraphie sans fil de Marconi. Il est possible que dans deux ou trois ans les difficultés qui existent aujourd'hui auront disparu. On m'informe qu'un essai de communication entre un navire et un autre sur l'océan n'a pu réussir, ce qui montre que les ondes électriques peuvent être interceptées par un navire qui peut avoir un appareil récepteur, et dont on ignore la présence, ce qui empêcherait ainsi la dépêche de parvenir à sa destination. C'est la difficulté importante qu'il faut vaincre.

M. COCHRANE : Le ministre nous a dit, que cet argent ne sera pas dépensé tant que les postes télégraphiques n'auront pas donné satisfaction. Il nous a lu une lettre, mais cette lettre ne prouve pas que l'argent ne sera pas dépensé tant que la tentative n'aura pas réussi. Quel est le nom de la compagnie qui doit mettre les appareils en opération et à laquelle sera payé cet argent si l'expérience donne satisfaction ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a dans le moment deux systèmes qui se disputent la faveur publique au Canada : Le système De Forest et le système Marconi. J'ai chargé le capitaine Salmon d'examiner les deux systèmes. Je crois qu'il est établi maintenant que la télégraphie sans fil sur une distance de 50 à 100 milles, est aussi certaine que la télégraphie Morse. Le système De Forest et le système Marconi ont été installés sur différents steamers et donnent satisfaction. L'intention du gouvernement est d'établir des postes en certains endroits suivant la recommandation des compagnies de navigation, mais nous ne paierons rien aux entrepreneurs tant que les postes ne fonctionneront pas d'une façon satisfaisante.

M. COCHRANE : Le gouvernement établira-t-il ces postes lui-même ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, mais nous avons fait un contrat dans lequel il est stipulé que nous ne paierons rien aux entrepreneurs tant que les postes ne donneront pas satisfaction à la navigation. Cela est bien compris.

M. KENDALL : Le gouvernement a-t-il fait des arrangements pour la construction de postes Marconi à l'Ile de Sable, au cap Race, et à d'autres endroits bien connus ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous proposons d'en établir à l'Ile du Sable et à quelques autres endroits. Mais avant cela, nous allons faire une étude des points le splus favorables et nous entendre avec les navigateurs pour rendre ces postes aussi utiles que possible.

M. GOURLEY : En aurez-vous un au cap de Sable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose d'établir un poste à l'Ile de Sable, mais non au cap Sable.

M. SPROULE : L'honorable ministre a dit que ces postes allaient coûter $15,000 chacun. Quelle proportion du coût le gouvernement va-t-il payer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons à choisir entre deux propositions, une venant de la compagnie De Forest et l'autre de la compagnie Marconi. Ces deux compagnies ont proposé au gouvernement d'établir chacune un poste

et de ne pas demander un seul sou tant qu'elles n'auront pas démontré que leur télégraphie fonctionne bien. C'est pourquoi le gouvernement ne demande que $25,000 maintenant. Avec cette somme, nous croyons pouvoir faire les travaux préliminaires nécessaires pour nous permettre de faire un contrat avec la compagnie que nous aurons choisie, mais les fonctionnaires du ministère ne dépenseront aucun argent à part ce qui sera absolument nécessaire pour établir ces postes et tant qu'ils ne donneront pas entière satisfaction.

M. SPROULE : Si ces postes donnent satisfaction combien d'argent serons-nous obligés de payer d'après le contrat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous serons responsables du coût de chaque poste. On calcule que la construction de chaque poste pourra coûter entre $5 à $10,000. Il faudra ajouter à cela les dépenses d'entretien qui s'élèveront à environ $2,500 par année.

M. KAULBACH : Les trois points les plus importants sur la côte de l'Atlantique sont, le cap Sable, l'île de Sable et le cap Race. Je crois que tout le monde admettra que ce sont les points les plus importants où l'on devrait établir les postes de télépraphie sans fil, afin d'empêcher les naufrages qui ont lieu tous les ans. Nous ne devrions pas hésiter à voter l'argent nécessaire pour cela. Ces postes serviront à indiquer la route aux pêcheurs pendant les temps de brume dans l'été. La vie des pêcheurs est remplie de dangers. Nos pêcheurs naviguent avec succès autour de l'île de Sable bien que jusqu'à une grande distance tout autour de cette île, l'eau soit peu profonde. Au nord-est et au sud-ouest de l'île il y a environ trente milles où il n'y a que vingt brasses d'eau, et je demande avec instance que l'on établisse des postes à ces trois points.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries placera des postes à deux des endroits dont parle l'honorable député (M. Kaulbach) ces endroits sont le cap Race à Terreneuve, qui est à la charge du gouvernement canadien, et l'île de Sable.

Le troisième endroit mentionné par l'honorable député est le cap Sable que l'on confond quelquefois avec l'île de Sable, mais qui en est très éloigné. Le cap Sable est situé à la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse et se trouve dans mon comté. J'espère que plus tard on trouvera moyen d'établir un poste au cap Sable mais ce qui presse pour le moment, c'est l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Le cap Sable et Scatarie que l'on a mentionnés, sont des points très visibles, et il n'y a pas autant besoin de télégraphe à ces endroits que dans le Saint-Laurent. L'île de Sable, bien que n'étant pas sur la route du Saint-Laurent, est un endroit qui est particulièrement dangereux et il est très difficile d'en approcher. Il y arrive quelquefois des naufrages en hiver, et il se passe quelquefois des semaines avant que nous en soyons informés. La situation est si dangereuse à certaines saisons de l'année que les steamers ne veulent pas s'approcher de l'île, et même les bateaux du gouvernement sont obligés de jeter l'ancre et d'attendre l'occasion favorable pour en approcher. S'il y a un endroit où l'on doit établir un poste de télégraphie sans fil c'est bien, je crois, l'île de Sable, et je suis très heureux d'apprendre que, bien que l'honorable ministre ne se propose pas pour le moment d'établir des postes à Scatarie ou au Cap de Sable, il en établira à d'autres endroits où il y en a plus grand besoin. Les autres postes, j'en suis sûr, seront établis ensuite.

M. KAULBACH : Je suis très heureux d'entendre l'honorable ministre des Finances s'exprimer comme il vient de le faire, et je crois qu'il est de mon devoir ici de dire un mot au sujet de Terre-Neuve. L'île de Terre-Neuve doit beaucoup de reconnaissance au Canada pour les efforts que nous faisons tous les ans dans le but d'améliorer la navigation en établissant des phares, des sifflets de brume et des sirènes pour guider les vaisseaux tout autour de cette île, mais elle n'en a pas montrée autant qu'elle aurait dû. C'est un fait connu que, bien que nous dépensions beaucoup d'argent pour entretenir ces phares sur l'île pour le bénéfice des navigateurs, non seulement les nôtres mais tous les navigateurs en général, Terre-Neuve ne nous en tient pas compte.

J'en parle ici, mais j'en parlerai plus au long dans quelques jours. Terre-Neuve fait payer à nos pêcheurs des taux élevés pour se servir des lumières de ses ports, tandis que ses vaisseaux viennent dans nos ports et ne paient que 25 cents d'entrée et de sortie. A Terre-Neuve on nous fait même payer un droit de 24 cents sur les barils vides que nos pêcheurs ont sur leurs bateaux pour y mettre le poisson, quand même ils ne les descendent pas à terre et qu'ils les raportent aux mêmes ports d'où ils sont partis. On considère cela comme une injustice.

M. ROCHE (Halifax) : Au cas ou on relierait l'Ile de Sable avec la Nouvelle-Ecosse au moyen de la télégraphie sans fil où mettrait-on le poste télégraphique, à Halifax?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Halifax.

M. ROCHE (Halifax) : Si un grand paquebot rempli de passagers s'échouait sur l'île, on n'y trouverait pas le logement nécessaire, et il serait de la plus grande importance que l'on pût se mettre en communication immédiate avec la Nouvelle-Ecosse.

M. KENDALL : Je ne prétends pas être un expert, mais j'habite les bords de l'océan, et comme la plupart des gens de par chez nous, je sais le nombre des naufrages qui ont eu lieu sur notre côte. J'approuve ce que l'honorable député de Lunenburg (M.

Kaulbach) a dit de la très grande importance de placer un de ces postes télégraphiques à l'entrée de la baie de Fundy. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Intercolonial ont fait du port de Saint-Jean, leur port d'hiver du Canada pour le gros fret, et les steamers du nord de l'Atlantique y viennent chercher ce fret. Nous savons que cet endroit est devenu célèbre par le grand nombre de ses naufrages, mais en y établissant un poste télégraphique nous en diminuerions le nombre. L'honorable ministre devrait étudier cette question immédiatement et établir un de ces postes de télégraphie sans fil, à l'entrée de ce port.

Inspection des bateaux à vapeur, $6,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a fait rapport au ministère que l'ouvrage s'est tellement accru dans le district de Toronto, qu'il est devenu nécessaire d'y nommer un inspecteur des chaudières immédiatement.

Depuis plusieurs années, on se plaint de ce que la rémunération des inspecteurs est trop basse; il y en a qui sont moins payés que les mécaniciens. On se propose aussi de nommer un autre inspecteur dans la province de Québec. Ce crédit de $6,000 servira à payer deux inspecteurs, un dans le district de Québec et l'autre à Collingwood, et à part cela, je me propose d'élever le traitement des inspecteurs actuels. Je puis dire au comité, que quelques inspecteurs veulent démissionner parce qu'ils croient pouvoir obtenir un salaire plus élevé comme mécaniciens sur les bateaux à vapeur que celui qu'ils reçoivent aujourd'hui du gouvernement comme inspecteurs. Comme ce sont de bons employés—la plupart ont été nommés par mes prédécesseurs immédiats—et qu'ils remplissent bien leur devoir, j'ai cru qu'ils méritaient de recevoir le même prix que d'autres employés de même habileté, quand même ils sont employés du gouvernement.

M. LANCASTER : Quel traitement reçoivent-ils présentement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le président du bureau reçoit $1,900 et les salaires des autres vont en descendant jusqu'à mille piastres. Le plus grand nobre reçoivent de $1,100 à $1,200 par année. L'inspection des bateaux à vapeur a été une bonne source de revenus pour le pays. Mais le gouvernement a décidé pendant cette session que les honoraires d'inspection seraient abolis. Le revenu de l'inspection des bateaux à vapeur s'élevait à $38,000 et la dépense totale à $27,000. L'inspection sera continuée, mais on a aboli les honoraires en même temps que les taux sur les canaux, parce que les deux côtés de la Chambre étaient unanimes à demander que cela fût fait dans l'intérête de la navigation. L'année dernière la dépense a été de $27,493, de sorte que le revenu a dépassé la dépense de $10,000. Les deux inspecteurs de chaudières à Toronto, ont l'année dernière fait l'inspection de 411 vaisseaux dans l'ouest d'Ontario. Dans l'est d'Ontario il y a un inspecteur à Kingston qui a examiné 167 vaiseaux; à Montréal deux inspecteurs ont examiné 183 vaisseaux, ils ont aussi inspecté le grément, etc., de 436 vaisseaux ; à Québec, un inspecteur a examiné 151 vaiseaux. Il est en même temps inspecteur des coques et fait l'inspection à Montréal comme à Québec. A l'Ile du Prince-Edouard, un inspecteur a examiné 109 vaisseaux, au Nouveau-Brunswick un inspecteur en a examiné 116, à la Colombie Anglaise 102, dans le Manitoba et dans les Territoires 105, et dans le Yukon on en a examiné 144.

Enquête sur les questions se rattachant aux pêches de la sardine, du hareng, des huîtres, et aux ennuis causés par le chien de mer, et au règlement de la saison réservée sur les côtes, $10,000.

M. RICHARDSON : Quel est l'objet de cette enquête ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est pour payer les dépenses de voyage et autres de cinq commisaires qui seront chargés de visiter les différents points de la baie de Fundy pendant l'exercice 1903-04 pour recevoir les témoignages des pêcheurs, encaqueurs et autres personnes dans les provinces maritimes concernant les sujets mentionnés dans l'item. Ces commissaires feront un rapport et recommanderont les meilleures méthodes de conserver les bancs de harengs et d'huîtres, les meilleurs moyens d'empêcher la destruction du poisson par le chien de mer, les mesures a prendre pour favoriser la culture des huîtres, les règlements de la saison réservée et autres recommandations de même nature. Cette proposition n'est pas une innovation du ministre actuel. Depuis plusieurs années le ministère des Pêcheries s'occupe de ces questions, et je puis dire que si l'industrie du homard a été sauvée d'une destruction complète au Canada, c'est dû au travail d'une commision qui a été instituée il y a quelques années et qui a fait une étude complète de la question. Dans le moment, l'industrie du homard dans les provinces maritimes fait de grands progrès, et nous pouvons dire que ces progrès sont dûs aux méthodes qui ont été adoptées à la suite des recommandations des commissaires. Nous nous proposons de faire pour les autres classes de poisson ce que nous avons fait pour le homard.

M. POPE : Quel est l'objet de l'enquête concernant la pêche du hareng et de la sardine?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De rechercher quelles sont les meilleures règles à adopter concernant la saison réservée, etc., etc. C'est une question assez difficile à décider, il n'y a que peu de personnes en mesure de donner au minis-

tère les renseignements qui permettront au pays de retirer le plus de bénéfices possible de cette industrie.

M. ROCHE (Halifax) : Je désire appeler l'attention du ministre sur les pêches de la rive sud de la Nouvelle-Ecosse. J'ai reçu des lettres dans lesquelles on me disait que le poisson armé et le chien de mer ont presque détruit la pêche à cet endroit. Je veux demander au ministre de trouver quelque moyen de faire exterminer ou diminuer le nombre de ces dévastateurs de nos pêches. S'il ne fait rien, les pêcheurs ne pourront plus garder de seines, filets et autres appareils de pêche. Ces engeances paraissent s'être multipliées considérablement pendant l'année et la pêche de la côte court de grands dangers d'être détruite. On pourrait offrir une prime pour la destruction en grand nombre de ces ennemis du poisson, ou rendre cette pêche fructueuse en achetant l'huile qui peut être utilisée dans certaines industries.

M. KAULBACH : J'ai soulevé cette question un soir de ces jours derniers et on m'a demandé d'attendre que le budget des pêcheries fût mis à l'étude. Au commencement de l'hiver dernier, des requêtes, couvertes de nombreuses signatures, furent adressées au ministre de la Marine et des Pêcheries lui demandant de trouver le moyen de combattre ces ennemis menaçants, les chiens de mer, dont le nombre augmente d'année en année, au large. Il n'y a que deux ou trois ans que ce fléau est devenu un péril pour la pêche à eau profonde. Autrefois, les chiens de mer fréquentaient les hauts-fonds et seuls les pêcheurs côtiers avaient à s'en plaindre, tandis qu'aujourd'hui les pêcheurs des grands fonds sont soumis aux mêmes inconvénients. Ces poissons mettent en réalité les pêcheurs à contribution, en détruisant leurs rets, leurs lignes flottantes et tout leur gréement. Ils sont de la classe des requins et dévorent les filets. Au lieu d'être à charge aux pêcheurs ils pourraient être une source de recettes pour ceux-ci, car ils valent environ $16 la tonne lorsqu'on les emploie comme engrais. Les mémoires ou requêtes adressés au gouvernement énumèrent les différentes manières de détruire ce poisson. On ne saurait avoir recours à la dynamite qui exterminerait les autres poissons fréquentant les mêmes eaux. Le seul moyen praticable et avantageux pour les pêcheurs serait d'offrir une prime. Elle pourrait être minime. Elle servirait à indemniser les pêcheurs qui pendant un certain temps ne peuvent pas prendre d'autres poissons que des chiens de mer. Ces derniers peuvent non seulement servir d'engrais ; on peut aussi en nourrir le bétail. Les bêtes à cornes sont friandes de ces poissons une fois desséchés. On les immerge dans la saumure, puis on les fait sécher et on en fait des paquets dont on nourrit le jeune bétail en hiver.

M. PREFONTAINE.

M. POPE : Les arêtes n'incommodent-elles pas le bétail ?

M. KAULBACH : Nullement. Le bétail mange le tout ; il est inutile d'enlever les arêtes. Les bêtes à cornes tranchent ces poissons en parties aussi menues que pourrait le faire un coupe-paille. Les issues ou abats de ce poisson causent aussi de lourdes pertes aux pêcheurs des grands fonds. Ceux-ci jettent l'ancre au large ou sur les grands bancs où ils séjournent pendant un jeur ou deux. Ils doivent ensuite suspendre leur pêche pour se débarrasser des débris ou entailles qu'ils jettent par-dessus bord. Ils devraient s'en défaire autrement, car le poisson se nourrit de ces débris qui nuisent à la pêche et contaminent les eaux.

Voici le moyen que je suggère. Que l'on subventionne un steamer ayant de la boitte à son bord pour approvisionner les pêcheurs qui se réunissent dans ces parages et pour rapporter et mettre en entrepôt frigorifique, avant son transport dans l'ouest, où le besoin s'en fait vivement sentir, le poisson frais qu'ils auront pris, ainsi que les déchets qui seront conservés dans de la chaux et utilisés comme engrais. Je ferai aussi observer que l'huile, qu'on extrait aujourd'hui au moyen de la cuisson et par la décomposition ne vaut guère plus de 25 cents par gallon, tandis qu'elle rapporterait $2.50 par gallon, si elle était fraîche et extraite par un procédé différent, ce qui serait fort avantageux pour les pêcheurs. A mon avis, on obtiendrait ces résultats en subventionnant un steamer qui approvisionnerait les pêchers de boitte et rapporterait leur poisson frais dans un port d'expédition, tel que Canso, par exemple. Le poisson qui, après avoir été pris, est conservé dans la cale pendant des mois, ou même des semaines seulement, subit une dépréciation considérable et rapporte moins sur le marché que s'il y avait été apporté immédiatement par un steamer. Les pêcheurs vendraient leur poisson aux armateurs du vaisseau qui pourraient le vendre frais, ou le désosser et le paqueter dans des boîtes propres pour l'exporter sur tous les points du globe. Ils pourraient également l'expédier dans des compartiments frigorifiques. Je conseille donc d'adopter le système de l'emmagasinage à froid et de choisir le port de Canso comme point de distribution, car il se trouve à mi-chemin entre le cap Nord et le cap Sable, et il est d'un accès facile.

Nous voulons assurer le succès de l'industrie de la pêche dans les provinces maritimes et encourager de notre mieux les pêcheurs. Sans cela, leur industrie périclitera. Cette année, le manque de boitte leur a causé de grandes pertes. Si les pêcheurs des grands fonds avaient pu se procurer de la boitte leur pêche aurait été fructueuse. Loin de là, plusieurs pêcheurs, je le dis avec regret, seront privés du confort dont ils ont joui jusqu'ici.

Comment s'approvisionner de boitte est une question d'une grande importance et

je suis persuadé que le gouvernement pourrait rendre de grands services aux pêcheurs en établissant des congélateurs chimiques. Cela serait avantageux pour les pêcheurs et profiterait indirectement au trésor public. Nos pêcheurs aiment à bien vivre et lorsque la pêche est abondante, ils se procurent des articles de luxe sur lesquels le gouvernement prélève des droits de douane élevés.

Quant aux poissons de mer qui constituent un danger pour toutes les pêcheries, je suis d'avis d'accorder une prime pour la capture de ces poissons qui sont un véritable fléau.

M. POPE : Quelle prime ?

M. KAULBACH: Une prime de $4 par tonne ne serait pas très élevée et rendrait service à tous les intéressés.

M. POPE : Quelle somme cela représenterait-il ?

M. KAULBACH : Cela dépend de la quantité des poissons qui seraient pris.

M. KENDALL : Quelle quantité de poissons de mer les pêcheurs pourraient-ils prendre au large ?

M. KAULBACH : Une grande quantité. En commençant à pêcher le matin lorsque le poisson abonde, ils pourraient en prendre une couple de tonnes par jour. L'apparition de ce poisson est de courte durée et tout dépend de la température.

Vous me pardonnerez, je l'espère, M. l'Orateur, si je profite de la circonstance pour parler de la protection du homard. Il y a quelques jours, j'ai démontré que le homard tendait à disparaître des eaux canadiennes aussi bien que des environs de la plage américaine. Depuis sa disparition partielle, le nombre des mollusques appelés hérissons de mer, qui sont un mets recherché par le homard, a fortement augmenté. Ils sont en si grande abondance qu'ils couvrent toute la plage, qui était anciennement tapissée de matières végétales dont d'autres poissons se nourrissaient et parmi lesquelles croissait le varech. Cette plante marine était pour les petits poissons ce qu'est la forêt pour les oiseaux. Elles les abritait et les protégeait contre les gros poissons. Cependant, tout le varech est maintenant disparu. Ces crustacés ou hérissons de mer déposent une sorte de bave qui couvre toute la plage et finit par se pétrifier, ce qui détruit toute végétation. Les cultivateurs en souffrent nécessairement. Je leur conseillais d'employer comme engrais, au lieu du varech, les débris ou entrailles des poissons pris par les pêcheurs des grands fonds ; ils valent $16 par tonne quand ils sont bien préparés. Je demande instamment au gouvernement de bien examiner cette question. Je suis convaincu qu'en venant en aide aux pêcheurs, il favorisera également les agriculteurs qui pourront utiliser ces déchets qui ne contamineront plus les eaux, mais serviront d'engrais. De cette manière, les cultivateurs et les pêcheurs retireront un avantage dont ils seraient privés autrement.

Je demande avant tout ce que j'ai demandé il y a trois ans, et chaque année depuis : l'envoi d'une commission sur la côte canadienne de l'Atlantique avec mission de rechercher ce que le gouvernement pourrait faire en faveur des pêcheurs.

M. COPP : Cette question est d'une grande importance pour les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. L'industrie de la sardine n'existe pas au Canada comme sur la côte occidentale de la France. Nous exploitons ce que nous appelons l'industrie de la sardine, mais ce qui est à proprement parler l'industrie du hareng. On n'ignore pas que les pêcheurs ont besoin de boitte et il y a lieu d'étudier cette question. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, principalement ceux de la baie Saint-Marie et de la baie de Fundy, se procurent la plus grande partie de leur boitte au Grand-Manan, à Campobello et dans la baie de Passamaquoddy. Il règne là-bas un étrange état de choses. Si vous consultez nos rapports des pêcheries, vous verrez qu'au Canada, l'industrie de la sardine ou du hareng a peu d'importance, tandis qu'elle devrait rapporter des millions de dollars au Canada. Loin de là, ces recettes tombent dans le trésor des Etats-Unis. L'industrie du hareng aux Etats-Unis s'alimente entièrement dans les eaux canadiennes. Aujourd'hui, à Lubec, port de mer sur la plage américaine entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis, les Américains ont consacré entre un et deux millions de dollars à acheter des machines et à construire des bâtiments où ils se livrent à la préparation de la sardine. Ce poisson est pris dans les eaux du Canada et apporté aux Etats-Unis où les fabricants de conserves l'achètent. Ce n'est ni plus ni moins qu'un petit hareng. Les boîtes de sardines ou de petits harengs mesurent de quatre à six pouces. Tous ceux qui ont étudié l'industrie du hareng savent que ce poisson n'atteint qu'à trois ans l'âge de la reproduction. La valeur des sardines mises en boîte s'élève à près de $3,000,000 et le Canada ne retire pas d'autre avantage de cette industrie que celui qui résulte de la vente de ces petits harengs de moins de trois ans.

Les pêcheurs prennent dans les eaux canadiennes des dizaines de mille caques de harengs qui sont transportés aux Etats-Unis où ils sont préparés avant d'être mis sur les marchés de l'univers. Pourtant ces petits harengs nous appartiennent et nous devrions les conserver pour approvisionner de boitte nos pêcheurs.

Le problème de la boitte devient très embarrassant. Si elle disparait de nos eaux, nos pêcheurs ne pourront plus exercer leur industrie.

Il y a quelques années, j'ai fait observer au gouvernement qu'un syndicat américain de fabricants de conserves empêchait nos pêcheurs d'acheter du hareng au Canada.

La boitte se vend ordinairement de $2 à $4 par hogshead. Cependant, certains établissements des Etats-Unis désiraient s'emparer de tout le hareng qui était pris. Ils se syndiquèrent et obligèrent les pêcheurs à harenguières à ne pas vendre un seul hogshead de boitte ou de hareng à d'autres qu'à eux. De leur côté, ils s'engageient à prendre toute la boitte dont ils pourraient disposer. Le résultat fut que, lorsque nos embarcations voulaient acheter de la boitte, ces pêcheurs répondaient qu'ils n'en avaient pas à vendre. Pourquoi, leur demandions-nous? Parce que nous avons tout vendu à monsieur Un Tel, de Lubec, répondaient-ils, et il doit acheter toute notre pêche ; si, nous vous en vendions un hogshead, il n'en achèterait plus de nous. Il est arrivé qu'on leur a offert même $60 du hogshead, pendant qu'ils n'en recevaient que quatre des fabricants de conserves américains, et nos bateaux en étaient absolument privés. Je vois avec plaisir que c'est une des questions que le gouvernement entreprend de régler et pour laquelle on a voté un crédit de $10,000.

On prend ces poissons dans des harenguières. Le gouvernement accorde des patentes pour l'exploitation de ces pêcheries à raison de $5 par année. Je connais des citoyens de New-York qui versent $5 pour obtenir une patente et louent ensuite leur privilège moyennant le paiement de $2,500 par année. Ces harenguières valent de $1,000 à $4,000 par année et presque toutes sont exploitées par une poignée de personnes, parmi lesquelles se trouve une femme—celle qui reçoit $2,500 pour la sous-location de son privilège. Ces personnes ne demeurent pas au Grand-Manan ni près des pêcheries, et n'ont pas d'autre intérêt dans cette industrie que celui qui résulte de la possession de ces patentes qu'elles sous-louent à ceux qui font la pêche parmi ces îles. Cette pratique a cours depuis des années.

M. KAULBACH : Dois-je comprendre que toutes ces patentes sont entre les mains des Américains?

M. COPP : Ah ! non. Cependant je déclare que les propriétaires de ces patentes ne demeurent pas dans le voisinage de ces harenguières.

M. HENDERSON : Pendant combien de temps ces patentes sont-elles valides?

M. COPP : Pendant un an ; le prix en est de $5 par année. Il faut prendre des mesures et je suis bien aise d'apprendre que le ministre étudie la question dans le but délever le prix de la patente et d'apporter des changements à l'état de choses actuel.

Le problème de la boitte est devenu si embarrassant pour nous que nous avons demandé au gouvernement d'établir des entrepôts froids pour sa conservation. Je me fais un plaisir de déclarer qu'un crédit a été accordé en faveur de la construction de ces bâtiments à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Ils ont procuré des avantages incalculables à nos pêcheurs. Dans la Nouvelle-Ecosse, il y a environ 40,000 personnes d'engagées dans l'industrie de la pêche. Pendant environ six semaines durant l'été, elles ne peuvent pas se procurer de boitte. Ceci arrive pendant les jours les plus favorables à la pêche. L'érection de ces entrepôts a permis aux pêcheurs de se faire une provision de boitte lorsqu'elle est abondante, ce qui leur permet de ne pas interrompre leur pêche comme ils étaient obligés de le faire depuis quelques années. La boitte provient de Grand-Manan où se pêche la sardine.

Je félicite le ministre d'avoir décidé de faire une enquête sur ce sujet.

Les chiens de mer dont a parlé un membre de la députation deviennent un grand danger pour nos pêcheries de la Nouvelle-Ecosse. Si cet ennemi n'est pas éloigné, l'industrie de la pêche souffrira beaucoup au Canada. J'ai à la main un numéro du Herald, d'Halifax, édition du 3 octobre, qui raconte comment les chiens de fer contribuent à détruire cette industrie dans la Nouvelle-Ecosse. Il parle de " La perte d'un demi-million dans le rendement de nos pêcheries." On estime qu'à l'ouest d'Halifax —c'est-à-dire dans les cinq comtés de Lunenburg, Shelburne, Queen, Yarmouth et Digby —" la pêche cette année a rapporté de $400,000 à $600,000 valant de moins que le rendement moyen."

M. KAULBACH : Est-ce tout?

M. COPP : Ce journal ajoute que les deux principaux facteurs de cette diminution sont la présence du chien de mer et le manque de boitte. Si, en une seule année et dans cinq comtés seulement, le chien de mer et le manque de boitte nous ont causé une perte de $400,000 à $600,000, la Chambre comprendra quelle peut être la perte subie par toute l'industrie de la pêche dans les provinces maritimes.

Je suis bien aise de dire que le gouvernement s'occupe de résoudre le problème de la boitte. Je crois qu'il s'y prend de la bonne manière et qu'avant longtemps cette question sera tranchée à la satisfaction générale.

M. GOURLEY : Quelle est la grosseur du chien de mer ?

M. COPP : Il a entre un pied et deux de longueur.

M. HENDERSON : D'où vient ce nom de chien de mer ?

M. COPP : Je l'ignore. Ce poisson est de la famille des requins. Il est très batailleur et dévore tout ce qu'il rencontre.

M. KAULBACH : C'est le plus agressif des poissons.

M. COPP : Et de beaucoup. Autrefois, il faisait son apparition chaque année, mais disparaissait au bout de huit ou dix jours. Il arrivait vers le mois de mai dans les eaux de la baie de Fundy, de la baie Sainte-Marie

et du voisinage où il séjournait une semaine ou dix jours. Pendant cette visite, la pêche était suspendue. A la première apparition des chiens de mer, les pêcheurs gagnaient le rivage et demeuraient oisifs. Depuis quelques années, ces poissons ne disparaissent pas de toute l'année. Si cet état de choses persiste, c'en sera fait de l'industrie de la pêche. L'an dernier, chose étrange, les chiens de mer ont fait leur apparition sur les grands bancs, pour la première fois au dire des terres neuviers.

M. KAULBACH : Ils y avait fait leur apparition il y a trois ou quatre ans.

M. KENDALL : Il y a quatorze ans—en 1889.

M. KAULBACH : Ils n'étaient pas nombreux, je crois.

M. COPP : Ce que je conseillerai sera d'accord avec la recommandation du représentant de Lunenburg (M. Kaulbach). Le seul moyen de nous débarrasser du fléau des chiens de mer, c'est d'accorder une prime pour leur destruction. Il y a lieu de se demander si la prime doit être donnée aux huileries ou aux pêcheurs. Il va sans dire que je préfèrerais qu'on la donnât aux pêcheurs. Si ceux-ci touchaient cette prime, cela les stimulerait, tandis que les huileries profiteraient de la prime sans aucun avantage pour les pêcheurs. L'an dernier, dans le comté de Digby, des représentants d'une maison de Philadelphie se sont rendus à Tiverton et à l'Ile aux Ronces dans le dessein d'y établir une huilerie. Leur seule crainte était de ne pas pouvoir se procurer assez de poissons pour maintenir l'établissement en état d'exploitation. Ils nous dirent que si le gouvernement consentait à accorder une prime pour la pêche du poisson de mer afin d'engager les pêcheurs à se livrer à cette industrie, ils nous feraient immédiatement des propositions relativement à la construction d'une huilerie. S'il y avait dans la province, à trois ou quatre endroits où se fait la pêche, des huileries, les pêcheurs, qui pourraient réaliser un bénéfice en vendant les chiens de mer à ces établissements, s'adonneraient à cette pêche. Présentement, ce poisson semble n'avoir aucune valeur. Nous n'en pouvons rien tirer, si ce n'est en extrayant l'huile du foie. Mais cette huile n'est pas assez abondante pour que les pêcheurs trouvent avantageux de prendre le chien de mer.

Je demanderai au ministre s'il ne pourrait pas ajouter à l'article du budget qui fait l'objet de nos délibérations, un membre de phrase autorisant la commission à tenir une enquête et à faire un rapport sur les ennuis causés par le chien de mer. Cette somme de $10,000 couvrira amplement tous les frais de l'enquête relative aux pêcheries de la baie de Fundy et il suffirait d'autoriser les commissaires à s'enquérir des moyens d'exterminer les chiens de mer.

Le ministre a parlé de l'industrie du homard. Je félicite le gouvernement de s'intéresser à cette question et d'avoir créé une commission dont le rapport a rendu d'immenses services au pays. Il nous a pour ainsi dire donné la clef du problème. Chacun sait qu'aujourd'hui cette industrie qui, il y a 30 ans, n'avait aucune importance, vaut $3,000,000 pour la seule province de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que l'enquête que le ministre fait faire, si elle est bien conduite, sera une source de résultats aussi heureux en ce qui a trait aux chiens de mer.

Je désire aussi parler des patentes délivrées aux pêcheurs des Etats-Unis. Les Américains, pour pêcher dans nos eaux, doivent se munir d'une patente et payer un droit de tant par tonneau.

Mais ils font jauger leurs embarcations aux Etats-Unis et paient le droit d'après le régistre américain qui est de moins de la moitié du régistre canadien. Ainsi, un vaisseau qui jauge 80 tonnaux d'après le registre canadien ne jauge qu'environ 40 tonnaux d'après le registre américain. Rendu au Canada l'armateur de ce vaisseau prend sa patente d'après le régistre américain qui n'accuse qu'une contenance de 40 tonneaux, tandis qu'il devrait la prendre d'après son tonnage tel qu'établi par les lois de notre pays. Je crois que le ministre devrait exiger que la patente fût prise d'après le registre canadien.

M. KAULBACH : Je suis convaincu qu'il vaut mieux accorder la prime aux pêcheurs plutôt qu'aux huileries. Donnez-leur cette prime pour les engager à pêcher ce poisson. Alors, les huileries pourront réaliser un bénéfice en utilisant le chien de mer comme engrais. La difficulté consiste à conserver le poisson dans un état où il puisse être utilisé, mais on peut la surmonter en employant la chaux. Les pêcheurs peuvent emporter avec eux quelques barils de chaux et s'en servir pour combattre la décomposition et les émanations pestilentielles du poisson. Ils peuvent traiter de la même manière les issues ou entrailles du chien de mer. Celui-ci peut être préparé de façon à ce qu'il n'incommode personne. On se sert pour cela de la chaux qui agit comme antiseptique et forme du tout une masse plus ou moins solide n'offrant pas de danger pour la santé. De cette manière, les huileries seront avantagées en fin de compte, sans recevoir de prime de l'Etat. Je le répète, la prime doit aller aux pêcheurs directement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous proposons d'étudier cette question et je demande qu'on ajoute à l'article du budget les mots " et aux ennuis causés par le chien de mer et au règlement de la saison réservée."

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Pour payer au gouvernement de Sa Majesté le solde des dépenses à diviser dans l'arbitrage de la mer de Behring, $629.46.

M. KAULBACH : Quels ont été jusqu'ici les frais d'arbitrage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En 1901-2, ils se sont élevés à $2,956 ; pendant le dernier exercice, ils n'ont été que de $87. La dépense totale est de cinquante à soixante mille dollars.

Achat d'un steamer pour remplacer l' " Acadia " et d'un autre pour remplacer le " Petrel " sur les grands lacs, $75,000.

M. KAULBACH : L' " Acadia " a été offert en vente, il y a quelque temps ; l'a-t-on vendu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, il a été vendu à l'enchère, après avoir été dépouillé de tout son grément et de tout ce qui avait quelque valeur. Il y eut deux offres ; l'une de $6,050, reçue de Saint-Jean, et une autre de $6,000, venant d'Halifax. Cette dernière a été acceptée. La vente a eu lieu il y a environ deux mois.

M. BLAIN : A-t-on fait quelque dépense pour ce vaisseau, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, pour le réparer et le mettre en commission, mais ce vaisseau n'était bon à rien. Il a été condamné et aucun capitaine ne voulait risquer sa vie à bord. Il a été réparé chaque année jusqu'à ce qu'il fût si vieux et si inutile que nous décidâmes de nous en débarrasser. Je crois que ce que nous en avons tiré vaut $5,000 à $6,000.

M. KAULBACH : Je n'ai pas compris le ministre quand il a dit ce que la vente du vaisseau a rapporté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $6,015.

M. SPROULE : Et le " Petrel " ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On l'utilisera pour le service des bouées. Il n'est plus propre à l'usage auquel il a servi depuis deux ou trois ans. Sa marche est trop lente. Nous sommes la risée des Américains et nos pêcheurs se plaignent de n'avoir pas la protection nécessaire. Nous voulons le remplacer par un vaisseau qui filera 15 à 16 nœuds, afin de pouvoir nous emparer des vaisseaux américains qui braconnent du poisson dans nos eaux.

M. SPROULE : Il servira ailleurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. SPROULE : Avez-vous acheté de nouveaux vaisseaux pour les remplacer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, l' " Acadia " n'a pas été remplacé. Nous utilisons le " Petrel " pour un autre service. Nous demandons $75,000 provisoirement. Pour remplacer l' " Acadia " par un steamer de 16 nœuds, il faudra cent cinquante à cent soixante-quinze mille dollars. Nous pourrons remplacer le " Petrel " par un vaisseau sorti d'un des chantiers de construction du Canada, moyennant une dépense de cinquante à soixante-quinze mille dollars.

M. GOURLEY : Pourquoi n'achetez-vous pas un vaisseau à turbine ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela viendra un jour, je l'espère.

M. KAULBACH : Le steamer qui remplacera l'Acadia sera-t-il d'acier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et de plus, il sera blindé.

M. KAULBACH : Ne vous semble-t-il pas que pour aller d'une rive à l'autre un vaisseau de bois ferait aussi bien l'affaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. SPROULE : Ainsi, vous achèterez l'un et construirez l'autre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'achèterons ni l'un ni l'autre. Nous nous proposons de faire construire ici le vaisseau qui remplacera le Petrel, d'après des devis préparés au ministère, après avoir demandé des soumissions aux maisons canadiennes.

M. SPROULE : Et l'autre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous le ferons construire d'après des devis préparés par les fonctionnaires du ministère.

M. KAULBACH : Le gouvernement a-t-il mis à l'étude la question d'accorder une prime pour encourager la construction au Canada de navires d'acier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce projet a donné lieu à beaucoup de commentaires, mais je ne saurais dire si le gouvernement a mis la question à l'étude.

Supplément pour la construction et l'entretien de piscifactures et de homarderies et pour obtenir du homard reproducteur pendant la saison de pêche pour le distribuer dans les localités dépeuplées, $15,000.

M. SPROULE : Je demanderai au ministre s'il a pris une décision relativement à la demande qui lui a été faite l'an dernier d'établir une piscifacture le long de la rivière du Castor, dans le comté de Grey, voisin de la baie Georgienne. C'est près de cet endroit qu'on recueille le frai des poissons et l'emplacement serait bien choisi pour y ériger une piscifacture. J'en ai parlé l'an dernier au prédécesseur de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous proposons d'établir huit piscifactures à même ce crédit, entre autres celle dont parle l'honorable député. Le ministère n'a pas encore arrêté le choix d'un emplacement. Autant que les fonctionnaires ont pu s'en convaincre, l'en-

droit désigné par mon honorable ami réunit toutes les conditions voulues.

M. SPROULE : Je suis certain que la population de cette partie du pays sera reconnaissante, car depuis longtemps elle croit que l'endroit est bien choisi pour y établir une piscifacture qui sera très utile.

M. COPP : Le ministre se propose-t-il de construire une piscifacture près de la baie de Fundy ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. On en demande treize. mais ainsi que je l'ai dit, nous en construirons huit cette année.

M. KAULBACH : Combien dans le comté de Lunenbuurg ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en aura une dans le district comprenant les comtés de Digby, d'Annapolis et d'Yarmouth, mais l'emplacement n'a pas été choisi.

M. KAULBACH : Je demanderai au ministre s'il ne croit pas juste d'établir une piscifacture dans le comté de Lunenburg ? C'est le centre par excellence de l'industrie piscatoriale. Ce comté renferme un bon nombre de fabriques de conserves et je crois qu'il a des titres à une piscifacture. Le ministre reviendra-t-il sur sa décision et nous en donnera-t-il une ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces questions ne me sont pas très familières, car elles sont nouvelles pour moi. Lorsque vous me parlez des emplacements propres à la construction d'une piscifacture, je dois m'en rapporter aux fonctionnaires du ministère, à moins de pouvoir visiter les lieux moi-même. Il est très difficile pour moi de choisir un emplacement plutôt qu'un autre, sans suivre l'avis de mes employés.

M. KAULBACH : Si le ministre veut examiner le rang que notre comté occupe sous le rapport de l'industrie de la pêche, il sera convaincu qu'il doit au moins accorder une piscifacture à Lunenburg. Je crois avoir autant de connaissances à ce sujet que n'importe quel commissaire qu'il chargerait de tenir une enquête.

M. GOURLEY : J'appuierai la demande du représentant de Lunenburg (M. Kaulbach). Il a réussi à déplacer le centre de cette industrie d'Halifax à Lunenburg, qui est aujourd'hui le point le plus important pour le commerce de poisson de la Nouvelle-Ecosse. De plus, ce comté est voisin du district électoral que représente le ministre des Finances et ce dernier pourrait bénéficier d'un pareil établissement. Je crois qu'une piscifacture devrait être construite dans le comté de Lunenburg.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le représentant de Colchester a dit que Lunenburg était le centre de l'industrie de la pêche. Cela n'est exact que sous un rapport. Lunenburg est en effet le point central de l'industrie de la pêche des grands fonds, mais non de la pêche du homard dont nous nous occupons présentement. Je crois représenter plus de pêcheurs au homard que n'importe quel autre député.

M. HENDERSON : C'est aussi l'opinion de la gauche.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'industrie du homard a beaucoup d'importance pour les comtés que je représente. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait preuve de trop de modestie. Récemment, il a fait faire dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse des essais de reproduction du homard qui ont été couronnés d'un succès remarquable, tellement que je me demande s'il sera nécessaire à l'avenir de faire autant que dans le passé en faveur des homarderies. Les essais que M. Barker a faits récemment à Fourchu, dans le comté de Richmond, ont admirablement réussi.

M. GOURLEY : En quoi consistent-ils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils consistent à créer des étangs à homards que l'on peuple avec le homard reproducteur acheté des pêcheurs, et ensuite, comme dit le dicton irlandais, on laisse la nature suivre son cours. Aucune disposition n'avait été prise pour conserver le homard reproducteur que les pêcheurs étaient fort portés à détruire. Il est vrai que la loi le défend, mais il n'est pas toujours possible de la faire observer. Le ministre a récemment pris la décision d'offrir une prime pour la conservation du homard reproducteur. Celui-ci est ensuite déposé dans l'étang et soumis à une surveillance convenable, et sa popagation a été merveilleuse. Il va sans dire que cela n'a été fait qu'à titre d'essai, mais les résultats ont été si satisfaisants qu'il me semble qu'on préfèrera presque partout ce mode naturel de propagation à l'établissement de homarderies. Le ministre de la Marine et des Pêcheries mérite nos félicitations pour le succès qui a couronné ses efforts.

M. KAULBACH : Pendant des années j'ai recommandé d'établir de ces étangs naturels baignés par l'eau de mer à chaque marée. Il y en a plusieurs dans mon comté, l'un à l'est de Chester—il y a maintenant une fabrique de conserves dans la limite de Chester—une autre à l'embouchure de la rivière la Have et ces deux emplacements sont fort appropriés. Je veux bien reconnaître quelque mérite au ministre, mais je ne voudrais pas qu'il réclamât tout le mérite pour lui. Je voudrais qu'il se montrât généreux sous ce rapport. Ma requête me paraît raisonnable et le ministre de la Marine et des Pêcheries comprendra qu'elle est dans l'intérêt des pêcheurs de mon comté. Ceux-ci ont le droit de retirer une partie des avantages qui découleront de l'établissement de piscifactures. Dans le comté de Lunenburg,

à partir de Queen jusqu'à la limite du comté d'Halifax, il y a une suite ininterrompue de pêcheurs côtiers. Je demanderai donc au ministre d'examiner la question attentivement et d'accorder à mon comté au moins une piscifacture pour approvisionner l'un de ces étangs.

M. COPP : Je veux bien reconnaître que Lunenburg occupe le prémier rang au point de vue de l'industrie de la pêche, mais j'avertirai l'honorable député que son comté l'emporte de si peu sur les autres qu'il n'y a guère lieu de s'en vanter.

Dans le comté de Digby, l'an dernier, la pêche a rapporté $1,438,942, tandis que dans celui de Lunenburg, elle a produit $1,484,000, soit une différence de $45,000, seulement, en faveur de ce dernier. Je lui ferai observer que, tandis que le rendement de la pêche dans le comté de Digby a augmenté par sauts et par bonds, il a diminué dans le comté de Lunenburg ; par conséquent, à moins qu'un changement ne se produise bientôt dans Lunenburg, j'aurai le glorieux avantage de représenter le comté de la Nouvelle-Ecosse qui tiendra le premier rang au point de vue de l'industrie piscatoriale.

M. KAULBACH : Je puis facilement expliquer ce résultat et établir clairement quelle est la situation par rapport à la pêche du homard dans mon comté. Les homards qui sont pris dans mon comté sont en grande partie transportés dans les comtés voisins de Queen et Haldimand et on les compte comme s'ils avaient été pris dans ces comtés, tandis qu'en réalité, c'est à Lunenburg que revient tout le mérite.

Pour augmenter les appointements de R. M. Venning, $150 ; F. H. Cunningham, $100 ; B. H. Fraser, $150 ; J. F. Fraser, $450 ; F. Henderson, $150 ; J. M. Lalonde, $150 ; C. W. White, $100 ; J. M. McCharles, $200 ; nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,450.

M. SPROULE : Pourquoi toutes ces augmentations ? Ces personnes n'ont-elles pas été augmentées depuis quelques années?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La plupart n'ont pas reçu l'augmentation ordinaire depuis quatre ans ou moins. Je les nommerai séparément. Prenons le cas de M. Venning. Ses appointements sont de $2,050, et nous les portons à $2,200. Il est entré dans le service civil en 1869, et on a fortement recommandé de lui donner le traitement maximum de $2,400 pour les services particuliers qu'il a rendus dans l'arbitrage de la mer Behring et dans d'autres litiges transcontinentaux ou intercoloniaux. C'est un des plus habiles fonctionnaires du ministère des Pêcheries. Il a été attaché à ces différentes commissions auxquelles il a rendu des services signalés. J'ignore pourquoi ses appointements sont demeurés si peu élevés et j'ai jugé à propos de lui accorder une augmentation de $150. Quant à M. Cunningham, je puis dire que ses attributions se sont multipliées. Il est commis de première classe au ministère, ainsi qu'inspecteur des piscifactures de tout le Dominion, fonction très importante qui l'oblige à voyager beaucoup. Il a inventé un appareil pour transporter le poisson à de longues distances et cet appareil a donné des résultats satisfaisants, surtout quand il s'est agi de peupler d'achigans les eaux de la Colombie Anglaise. Il a fallu pour cela transporter ces poissons à 2,800 milles de distance. Il est à l'emploi de l'Etat depuis vingt ans, remplissant différentes fonctions relativement aux commissions et aux enquêtes particulières, et je considère qu'il mérite l'augmentation qui lui est donnée.

M. SPROULE : Quels appointements touche-t-il actuellement?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $1,650. M. B. H. Fraser est diplomé du collège militaire dont il a reçu une médaille, et il est employé au ministère depuis 1889. Il était dans le bureau de l'ingénieur en chef. En 1885, il fut nommé assistant-ingénieur, en l'absence de ce dernier. Je puis dire en ce qui a trait à quelques-uns de ces fonctionnaires, que s'ils faisaient partie d'autres ministères, dans le service extérieur, ils toucheraient des traitements beaucoup plus élevés. Quelques-uns d'entre eux ont même offert leur démission parce que, comme le savent parfaitement les membres du comité, les ingénieurs ou les experts, ceux qui ont des connaissances techniques, sont aujourd'hui fort recherchés. C'est en tenant compte de ces considérations que j'ai cru à propos de leur accorder ces augmentations. On peut en dire autant de M. J. F. Fraser, il est chargé de la surveillance de toutes les bouées et de tous les phares du haut du Saint-Laurent et des lacs, jusqu'au golfe. C'est un ingénieur habile et nous ne pouvons pas retenir ses services en ne lui donnant que $1,550. Il se démettra, s'il ne reçoit pas des appointements plus élevés. Il a aussi été décoré d'une médaille par l'Université. M. Henderson est aussi diplomé du collège militaire. Il s'occupe des levés hydrographiques depuis sa nomination en octobre 1893.

Il reçoit $1,050 et il s'agit de lui donner $1,200. Il a la surveillance des explorations hydrographiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. M. Lalonde touche $850 et nous nous proposons de lui accorder le traitement maximum de sa classe. Le sous-ministre et le comptable ont fortement recommandé de lui accorder une augmentation. Il n'en avait pas reçu depuis des années, et c'est un employé très capable. Il est du nombre de ceux qui abandonneraient leur position si leurs services n'étaient pas mieux rétribués à l'avenir. M. White est fonctionnaire depuis 1893. Nous voulons porter son salaire à $900. C'est un commis très laborieux qui a eu des fonctions importantes à remplir pendant le dernier exercice. M. McCharles est à l'emploi de l'Etat depuis 1893 et ses appointements

sont de $700. Nous lui donnerons $900. C'est un bon sténographe et clavigraphiste qui s'occupe maintenant de l'expédition de toutes les matières postales, tandis qu'anciennement ce soin était confié à un commis de première classe. Le sous-ministre a recommandé de lui accorder une augmentation.

Pour accorder de l'avancement à Jules d'E. Clément du poste de commis de deuxième classe au poste de commis de première classe, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $300.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dois dire que M. Clément est mon secrétaire particulier. Il remplissait les mêmes fonctions auprès du ministre des Travaux publics avant d'être à mon emploi. Je désire le nommer commis de première classe, qui est le rang occupé par la plupart des secrétaires particuliers des ministres. Il fait la correspondance en anglais et en français.

M. SPROULE : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $1,400, et la somme qu'il touche en qualité de secrétaire particulier, $600. Il sténographie en anglais et en français, ce qui me permet d'économiser le salaire d'un sténographe anglais.

Melle Doyle est une vieille employée du ministère nommée en 1892,—j'entends dire qu'elle est employée depuis longtemps. Elle remplit les fonctions de sous-secrétaire particulier. Elle est excellente sténographe et clavigraphiste, et je ne crois pas trop faire en lui accordant une augmentation de $100.

M. SPROULE : Quels sont actuellement ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $1,000. M. Ross a eu la surveillance du musée des pêcheries et il s'est aussi occupé de pisciculture. Nous proposons de l'attacher au service intérieur et de lui donner un traîtement de $900, ce qu'il touche aujourd'hui dans le service extérieur. M. Houde est un jeune commis qui commence au pied de l'échelle, à $600. C'est un sténographe qui se rend très utile.

M. SPROULE : Alors il y a deux commis nouveaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour remplir deux vacances. Un employé a été mis à la retraite et un autre a eu de l'avancement. Le secretaire particulier de l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, M. Hunter, est passé au ministère des Travaux publics. C'est la seule nomination qui ait été faite.

M. SPROULE : Le ministre ne nous a pas dit quand ces employés ont reçu une augmentation la dernière fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. McCharles n'a pas reçu d'augmentation depuis quatre ans et M. Venning depuis trois ans. M. Cunningham reçoit $50 de plus que l'augmentation statutaire. Ainsi que je l'ai dit, il possède des connaissances spéciales.

M. SPROULE : Comment pouvez-vous dire qu'il possède des connaissances spéciales, puisqu'il a régulièrement rempli les fonctions de commis au ministère et touché l'augmentation statutaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Cunningham est originaire d'Angleterre. Il a des attributions parculières à remplir et l'expérience qu'il a acquise lui mérite des appointements plus élevés. Il est inspecteur des piscifactures et a fait une étude spéciale de ce service. Ce que je dis de l'un peut s'appliquer aux autres, à savoir que ces augmentations ont pour but, soit de réparer une injustice ou de rendre justice à des fonctionnaires qui, dans tout autre service, auraient le droit aux appointements que j'ai jugé à propos de leur donner. Je ne les connais pas personnellement, sauf ceux avec qui j'ai des rapports, comme M. Venning, M. Cunningham et M. Clément. Les autres m'ont été recommandés par le sous-ministre et après avoir examiné leur cas, j'ai pris la décision d'approuver ces augmentations.

M. SPROULE : Je ne veux pas laisser croire que je m'oppose à ces augmentations. Je prends la parole pour faire remarquer que pendant plusieurs années après l'arrivée au pouvoir du parti libéral, nous avons prétendu que de graves injustices étaient commises envers plusieurs membres du service civil qui étaient privés de l'augmentation statutaire qu'ils méritaient de recevoir. Aujourd'hui, le ministre décide d'accorder ces augmentations. Des débats animés ont eu lieu à ce sujet les années dernières, et je suis bien aise de voir que les ministres reconnaissent qu'ils s'étaient trompés. S'ils avaient suivi la coutume établie par leurs prédécesseurs, il ne serait pas nécessaire d'accorder aujourd'hui ces fortes augmentations. La plupart de ces employés auraient atteint graduellement les appointements qu'ils touchent aujourd'hui, au lieu d'y arriver d'un bond.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne fais de reproche à personne. J'ai trouvé que la situation était telle que je l'ai décrite, et je me suis efforcé de rendre justice aux employés au meilleur de ma connaissance et de mon habileté.

M. SPROULE : Le ministre ne veut blâmer personne, mais c'est à nous qu'il appartient de fixer les responsabilités, et ce sont les amis du ministre qui sont blâmables.

M. ROCHE (Halifax) : Je demanderai au représentant de Grey-est, qui considère que le parti libéral a négligé de rendre justice à certains fonctionnaires pendant cinq ans, ce qu'il pense de son parti qui a négligé

pendant dix-huit années d'accorder l'augmentation statutaire à certains employés.

M. SPROULE : Je ne connais aucun cas semblable. Je crois que l'honorable député tire ces faits de son imagination.

M. ROCHE (Halifax) : Mille pardons. Je pourrais citer les noms de ces fonctionnaires. Je les connais très bien.

M. HENDERSON : N'en faites rien d'ici à la semaine prochaine.

QUELQUES RESOLUTIONS SONT RAPPORTEES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous lundi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons probablement d'une couple de bills présentés par le ministre de la Justice, puis la Chambre se formera en comité des subsides. Si le ministre du Commerce est à son siège, son budget sera examiné en premier lieu, attendu qu'il ne peut pas assister aux séances du soir. Cependant, je voudrais dorénavant être libre de soumettre les crédits que je jugerai à propos, parce qu'ils sont maintenant nombreux. Je me ferai un plaisir d'indiquer ceux que je soumettrai de préférence.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11 heures 20 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 12 octobre 1903.

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

STATUTS REVISES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada.

M. R. L. BORDEN : L'œuvre de la revision des statuts est-elle assez avancée pour que la loi puisse être établie par le parlement l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans affirmer positivement que les travaux soient aussi avancés que cela, je puis affirmer qu'on a fait beaucoup de besogne. Au delà de quarante statuts ont été complètement revisés et trente-sept adoptés. J'espère qu'en décembre, plus d'un tiers des statuts aura été revisé.

Je ne saurais affirmer que la revision sera complétée pour la session prochaine ; mais au moins le sera-t-elle dans l'intervalle entre la prochaine session et la suivante.

On a adopté la motion et le bill est adopté en première délibération.

COMPAGNIE DE TRANSPORT DE L'ATLANTIQUE NORD.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre pourrait-il nous dire si le contrat intervenu avec la Compagnie des transport de l'Atlantique Nord a été déposé sur le bureau ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas encore Il n'a pas été passé de contrat en règle, mais il a été échangé une correspondance qui, à nos yeux, est l'équivalent d'un contrat, et demain même elle sera déposée sur le bureau.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre nous a promis de faire une déclaration au sujet de nouvelles mesures ministérielles.

Le PREMIER MINISTRE : Je ferai cette déclaration demain même.

FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je désire savoir si le premier ministre a fait quelques démarches dans le but de vérifier l'exactitude de la prétendue entrevue avec M. Aylesworth. un des membres de la commission relative à la question de la frontière de l'Alaska. Je n'ai pas sous les yeux la dépêche télégraphique, mais je sais qu'elle contient certaines observations assez singulières au sujet de ses devoirs de commissaire et touchant ses vues sur des questions actuellement débattues par les partis politiques dans le Royaume-Uni. Pareille conduite serait insolite et il me répugne de croire que M. Aylesworth se soit servi du langage qu'on lui attribue ; cependant, comme le compte rendu de cette entrevue a été transmis par le câble de ce côté-ci de l'Atlantique—je ne saurais dire si c'est pour la nouvelle association de la presse du Canada—et qu'il a été l'objet de nombreux commentaires par tout le pays, il importe, à mon avis, que le gouvernement constate l'exactitude de ce compte rendu, et s'il n'est pas conforme à la vérité des faits, qu'il en informe la Chambre et le public.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement n'a fait aucune démarche dans le but de s'assurer si cette prétendue entrevue a réellement eu lieu. On a sans doute dénaturé le caractère de cette entrevue.

M. Aylesworth est un avocat fort éminent et j'hésiterais à croire, comme le ferait sans doute le chef de l'opposition, que ce monsieur ait exprimé un avis quelconque sur une question encore pendante devant le tribunal et sur laquelle il doit se prononcer à

titre de juge. Il est fort improbable qu'il se soit servi du langage qu'on lui attribue ; et tant que je n'aurai pas de meilleure raison de croire qu'il ait exprimé pareil avis, je resterai convaincu que cette entrevue, comme tant d'autres du reste, n'est pas l'expression des vues de M. Aylesworth.

INTERPELLATIONS.

LES USINES CLERGUE.

M. ROSS (Ontario), par M. Heyd :

1. La gouvernement a-t-il donné une entreprise à la Compagnie Clergue, au Sault-Sainte-Marie, Ontario, pour la fourniture de rails d'acier, utilisables de l'Intercolonial ?
2. Quelle est la quantité de rails stipulée au contrat ?
3. Quelle est la quantité délivrée ?
4. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris toute la quantité stipulée ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) :

1. Oui, à la "Lake Superior Power Company."
2. Il a été adopté un arrêté du Conseil autorisant l'achat de 25,000 tonnes de rails par année, pendant une période de cinq ans, aux conditions stipulées dans cet arrêté. Pour la première année, il a été donné une entreprise de 25,000 tonnes. La compagnie a été impuissante à exécuter cette entreprise.
3. Subséquemment, il fut convenu que la compagnie fournirait 10,000 tonnes, mais ne put délivrer que 5,768 tonnes.
4. Si le gouvernement n'a pas pris toutes les quantités stipulées au contrat, c'est que la compagnie a été inmpuissante à exécuter son entreprise. Le gouvernement a pris tout ce qu'on lui a offert.

SERVICE IMPERIAL—DECORATIONS ET MEDAILLES.

M. CLARKE :

Quel système le gouvernement a-t-il suivi relativement au choix des fonctionnaires de l'Etat qui ont récemment eu l'honneur de recevoir la décoration et les médailles du service impérial ?

2. Quels sont les noms des fonctionnaires que le gouvernement a recommandés et auxquels la décoration sera conferée ?

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier): Si je saisis bien la pensée de l'honorable député, il demande quelles sont les recommandations que le gouvernement a faites et quels sont les noms des fonctionnaires qui recevront ces décorations. Je ne puis l'éclairer que sur le choix fait par le passé.

M. CLARKE : Le premier ministre ne pourrait-il pas répondre à la deuxième question et donner la liste des noms ?

Le PREMIER MINISTRE : La deuxième question a trait au choix à faire pour l'avenir : quels sont les noms des fonctionnaires que le gouvernement a recommandés et auxquels la décoration sera conférée.

M. CLARKE : La deuxième question a trait aux noms de ceux qui ont été "recommandés" et auxquels la décoration sera conférée. La rumeur circule que le gouvernement a l'intention de conférer cette décoration, le jour de la prorogation, à ceux qui ont été recommandés.

Le PREMIER MINISTRE : Je prierais l'honorable député de ne pas ajouter foi à ces rumeurs.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL —ADMINISTRATION DE L'HOPITAL.

M. LEMIEUX, par M. Talbot :

1. Est-il à la connaissance de l'honorable ministre de la Justice que le grand jury, convoqué pour les assises criminelles du terme de septembre, district de Montréal, aurait fait un rapport blâmant l'administration du pénitencier de Saint-Vincent de Paul sur la manière dont serait tenu l'hôpital de cette institution ?
2. Est-il vrai que l'hôpital du pénitenciar de Saint-Vincent de Paul serait tenu contrairement à toutes le lois de l'hygiène ?
3. L'inspecteur du pénitenciar aurait-il fait un rapport spécial dans ce sens ?
4. Quelle est la nature de ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick :

1. Non, mais le ministre a lu le rapport publié dans les journaux.
2. Non, c'est tout le contraire. L'hôpital contient trois salles, une salle isoléé, à l'étage supérieur, pour les malades atteints de maladies infectieuses, une pour les patients ordinaires et l'autre pour les convalescents, qui y peuvent prendre de l'exercice. L'éclairage de ces salles est parfait, la lumière y pénétrant par de grandes fenêtres le jour et sont elles éclairées à la lumière électrique la nuit. La ventilation et le chaffage ne laissent rien à désirer, et la propreté la plus scrupuleuse y règne. Il n'y a pas trace d'humidité. Les planchers sont en bois dur, les lits sont de fer émaillés blancs, avec des matelas en fibres végétales et sommiers élastiques. Aucun patient ne couche sur le plancher, comme l'affirme ce rapport.
3. Non.
4. L'hôpital a été renouvelé en 1900. Cette année, le préfet dit dans son rapport :

L'ancien hôpital, ainsi amélioré, offre aujourd'hui toutes les installations dont les patients ont si vivement senti le besoin par le passé, et s'ils n'y trouvent pas les commodités qu'offre les pénitencier de Kingston, ils peuvent, au moins, bénéficier des améliorations qui leur assurent les moyens hygiéniques voulues pour recouvrer la santé. L'hôpital d'isolement pour les maladies infectieuses a déjà rendu d'importants services en empêchant la propagation de ces maladies. Un des détenus a passé par les phases de la fièvre typhoide du caractère adynamique. L'état de ce patient a causé de graves inquiétudes au médecin, mais grâce à l'isolement, la contagion n'a pas, jusqu'ici, réclamé d'autres victimes. (Page 19, rapport au ministère de la Justice, 1900.)

Le médecin dit, dans son rapport :

Enfin, notre ancien hôpital réparé et amélioré, est au service des patients depuis la mi-mai. (Page 40, même rapport.)

En 1901, l'inspecteur dit dans son rapport:

L'hôpital est mal situé, mais cet inconvénient se trouve atténué par l'addition d'une salle qui double sa capicité primitive.

BIBLIOTHECAIRES DU PARLEMENT ; REGISTRAIRE DE LA COUR SUPREME.—TRAITEMENTS.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité général, afin d'étudier le projet de résolutions que voici :

1. Que le traitement annuel du bibliothécaire général, du bibliothécaire du parlement et du registraire de la cour Suprême du Canada sera de $3,000, respectivement, avec augmentation annuelle de $100 jusqu'à un maximum de $4,000 par année.

2. Que pour déterminer le traitement des fonctionnaires remplissant actuellement ces charges, on leur tiendra compte de la durée de leurs services, et il leur sera dès lors payé le traitement auquel ils auraient eu droit, selon la durée de leur service, si les prescriptions de la résolution qui précède avaient été en vigueur à la date de leur nomination.

3. Que pendant l'exercice qui prendra fin le 30 juin 1903, les sommes d'argent qui seront nécessaires pour le paiement des augmentations qui précèdent pourront être payées à même le fonds du revenu consolidé.

Son Excellence le Gouverneur général approuve ces résolutions et les recommande à la favorable considération de la Chambre.

On adopte la motion.

SUBSIDES — COMMISSION RELATIVE AUX FRONTIERES DE L'ALASKA—OPINION DU COMMISSAIRE ANGLAIS.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fisher) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. A. C. BELL (Pictou) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention du gouvernement sur une dépêche publiée dans plusieurs journaux du matin, au sujet de la commission d'arbitrage relatif à la frontière de l'Alaska, qui est actuellement à l'œuvre à Londres.

Voici cette dépêche :

Toronto, Oct. 10.—Le correspondant spécial du " News " à Londres dit : Je tiens de source fort autorisée que la majorité de la commission dite de la frontière de l'Alaska rendra bientôt un jugement contraire aux prétentions du Canada. Il paraît que le représentant de la Grande Bretagne au sein de cette commission, lord Alverstone, a donné à entendre privément aux fonctionnaires du corps diplomatique et du bureau des colonies qu'il est convaincu que les Etats-Unis ont mieux établi leurs prétentions et qu'il se propose de rendre sa décision en conséquence. La majorité de la commission s'entendra ainsi sur un verdict et le vote des deux commissaires canadiens, s'ils émettent leur avis sur le litige, ne pourra influer en rien sur le résultat.

Cette dépêche, que j'emprunte au Morning Citizen, d'Ottawa, je l'ai lue dans un ou deux autres journaux. La Chambre et le public seraient sans doute bien aises que le gouvernement les éclairât à cet égard.

Le MINISTRE DU COMMERCE (très honorable sir Richard Cartwright) : Cette rumeur me paraît tellement invraisemblable, contraire à tout précédent et pour ainsi dire impossible, que ni le gouvernement ni les députés ne sauraient y attacher la moindre importance. A mon avis, il est inconcevable que lord Alverstone se soit ainsi engagé d'avance à rendre une décision, de la façon indiquée dans cette dépêche.

QUESTION DE PRIVILEGE—PETITIONS CONTRE LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion relative aux subsides soit adoptée, je tiens à savoir si on a convoqué le comité des privilèges et élections. J'ai adressé une question au premier ministre à cet égard, samedi dernier. Si je ne me trompe, il nous a dit qu'il nous donnerait avis de la chose, après s'être consulté avec le président du comité. Il est d'usage, je crois, de convoquer le comité des privilèges et élections, dès qu'on lui a renvoyé une question quelconque. On semble s'être départi de l'usage dans les circonstances.

Le MINISTRE DU COMMERCE (Très honorable sir Richard Cartwright) : J'appellerai l'attention du président du comité des privilèges et élections sur la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est absent de la ville.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le président de ce comité est absent, m'informe-t-on ; mais je m'occuperai de la chose. Je ne sais à quelle question l'honorable député fait allusion ; il s'agit sans doute des pétitions.

M. R. L. BORDEN : Oui.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : Avant l'adoption de la motion relative aux subsides, je dois rappeler au ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) que le député de Peel (M. Blain) veut saisir la Chambre d'une certaine question. Si je ne me trompe, le ministre tient à faire étudier ses évaluations budgétaires, ce matin même. Nous nous y prêtons volontiers, avec l'entente que plus tard, la Chambre se formera en comité des subsides, afin de délibérer——

Le MINISTRE DU COMMERCE : La Chambre aura, sans doute, pour agréable de délibérer cette question, lorsqu'elle se formera en comité des subsides, à trois heures.

On adopte la motion et la Chambre se forme en comité des subsides.

Subventions postales et subventions aux steamships—somme supplémentaire pour le service entre la Grande-Bretagne et le Canada, $25,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE (Très honorable sir Richard Cartwright) : Ce crédit est destiné à faire face à toute subvention supplémentaire dont il pourrait être besoin, relativement à l'entreprise de la Compagnie Allan. Nous payons tant par steamer et les prix varient ; aussi n'est-il pas toujours facile de préciser d'avance la somme qu'il faudra verser. Depuis quelque temps, ce service s'est bien amélioré. Au cours des trois ou quatre mois derniers, le " Tunisian " et le " Bavarian " ont fait des trajets fort rapides, de Rimouski à Moville, aller et retour.

M. SPROULE : Quelle vitesse ces steamers atteignent-ils?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les steamers en question ont une vitesse d'environ quatorze nœuds. La vitesse des autres est d'environ douze nœuds et demi.

M. SPROULE : Le prix de cette entreprise semble être réglé d'après une échelle mobile. Est-il basé sur le nombre de voyages effectués ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est d'après la qualité des navires employés. Le " Bavarian " et le " Tunisian " reçoivent 750 louis en été et 1,000 louis en hiver. Quant aux autres steamers, la subvention varie beaucoup. Pendant longtemps, il n'y a eu qu'un seul vaisseau. Aujourd'hui, il y a le " Tunisian ", le " Bavarian " et le " Parisian " ; ce dernier steamer a subi beaucoup d'améliorations et peut accomplir un service bien supérieur à ce qu'il faisait auparavant.

M. SPROULE : Le ministre n'a donc pas pourvu à la dépense maximum ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jusqu'ici il y avait un crédit disponible pour ce service. Il figurait environ $25,000 sous la rubrique de service de Saint-Jean à Liverpool. Ce crédit a été supprimé. Ainsi, ce crédit n'accuse pas d'augmentation, car par le passé, nous avons été en mesure d'utiliser ces $25,000, outre les $150,000 votés pour ce service.

M. SPROULE : Le ministre affirme-t-il que le crédit jusqu'ici accordé aux vaisseaux faisant le service de Saint-Jean en Angleterre par voie de Terreneuve a été supprimé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non. Il n'y avait pas précisément de crédit affecté à ce service. Le crédit auquel fait allusion l'honorable député est un crédit de $20,000 non pas pour les vaisseaux desservant Saint-Jean, mais desservant Halifax et Saint-Jean de Terreneuve, et de là, se rendant à Liverpool. Ce crédit subsiste toujours. Quand ce crédit a été établi au début, les vaisseaux ne faisaient pas escale à Saint-Jean. Il a longtemps figuré au budget, et il n'était guère utilisé sauf à titre de crédit supplémentaire pour le service Allan.

M. R. L. BORDEN: C'est sans doute parce que je n'entends pas bien la situation que je ne me rends pas compte de l'urgence de ce crédit supplémentaire de $25,000. Ce crédit est-il nécessité par l'emploi d'un nouveau steamer ou bien parce que la subvention versée à la Compagnie Allan est fixée d'après une échelle mobile ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. Le prix est fixé d'après une échelle mobile, subordonnée à la vitesse et à la qualité du steamer. Deux des steamers de cette ligne reçoivent une subvention bien supérieure à l'autre . Le " Bavarian " et le " Tunisian " reçoivent une subvention bien plus élevée que les vaisseaux d'ordre inférieur placés sur cette route. Toutefois, depuis quelque temps, on a employé de biens meilleurs steamers. La fin de la guerre Sud-africaine a permis d'utiliser un certain nombre de ces steamers et nous obtenons maintenant un bien meilleur service.

Crédit supplémentaire pour le service des steamships entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow, durant l'hiver de 1903-04, $7,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans le budget principal, il figure un crédit similaire pour le service exécuté jusqu'ici. Nous nous proposons de doubler ce service et d'accorder une somme correspondante dont la totalité s'élèvera à $15,000. Ce service a beaucoup contribué à resserrer nos communications avec Glasgow, et la popuation circonvoisine.

M. SPROULE : Combien de steamers y a-t-il sur cette ligne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons un service bi-mensuel au lieu d'un service mensuel. Ces vaisseaux font les transports postaux, mais, cela va sans dire, ces transports se résument à peu de chose. Ils transportent surtout des marchandises.

M. SPROULE : A-t-on installé dans ces steamers des appareils frigorifiques ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a à bord de ces steamers, toutes les installations voulues pour le service de l'été. Mais il s'agit d'un service d'hiver ; et au cours de cette saison, il se transporte peu de marchandises de nature périssable.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la nature des transports effectués par ces steamers et ont-ils des chargements de retour ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces transports sont de nature variable comprenant toutes sortes de marchandises. Lorsqu'on ne peut se procurer d'autre fret, on les charge de madriers. Ils transportent aussi de grandes quantités de produits de tout genre. Les cargaisons de retour sont peu considérables, se composant surtout d'articles en fer et leurs similaires. Mais le grand inconvénient que nous éprouvons et la raison qui nous porte à accorder ces subventions supplémentaires, c'est que les cargaisons de retour sont généralement peu considérables. Cependant, ce navire est utile, en ce qu'il nous met en communication directe avec un centre très important de population en Ecosse. A Glasgow et dans le district limitrophe, il y a une population d'un million et un quart. Il importe hautement d'établir des communications directes avec ces populations, dans le but de faciliter la vente des produits canadiens. Nous avons fait un assez judicieux emploi de ces crédits.

M. CLARKE : Les exportateurs américains utilisent-ils ces steamers pour expédier leurs produits et faire concurrence aux nôtres ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service se raccorde surtout avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Je le dis à regret, il n'y a pas surabondance de cargaisons. La compagnie prend ce qu'elle peut obtenir.

M. CLARKE : Est-il intervenu avec cette compagnie une convention qui l'empêche d'établir des tarifs différentiels pour le transport des marchandises ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il existe quelque réglementation de ce genre.

M. CLARKE : Existe-t-il quelques stipulations qui empêchent les exportateurs de Chicago, par exemple, d'obtenir des prix de transports inférieurs à ceux de Montréal, de Toronto, d'Hamilton ou d'autres endroits ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il existe une stipulation portant qu'il ne sera pas établi de tarifs au détriment des expéditeurs canadiens.

M. CLARKE : Le ministre pourrait-il déposer sur le bureau cette convention avant l'adoption de cet item ? Il importe grandement aux contribuables canadiens qui subventionnent ces steamers qu'on ne favorise pas les exportateurs américains en leur accordant des prix de transports inférieurs à ceux payés par les expéditeurs canadiens.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ferai déposer sur le bureau le texte de cette convention.

M. CLARKE : Il serait préférable de laisser cet article en suspens jusqu'à ce que nous ayons obtenu ce renseignement.

M. COCHRANE : A mon avis, il faudrait stipuler non seulement l'uniformité du tarif, mais on devrait même accorder une préférence aux expéditeurs canadiens. A quoi bon accorder des subventions aux lignes de steamships à même les deniers publics, si nous n'obtenons pas de préférence relativement aux prix de transports ? Si les Américains peuvent venir ici nous concurrencer en utilisant ces lignes, à quoi sert-il de subventionner ces steamers à même les deniers publics pour effectuer les transports des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il est déjà bien difficile d'obtenir des cargaisons. Les expéditeurs canadiens n'y gagneraient guère, quand bien même il y aurait uniformité de tarif.

M. COCHRANE : Il s'agit d'une préférence. Si nous accordons à une compagnie une importante subvention, pourquoi ne nous accorderait-elle pas la préférence ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien loin d'être considérable, cette subvention est fort minime.

M. CLARKE : A mon avis, il serait préférable de relever le chiffre de la subvention et d'accorder la préférence à nos expéditeurs nationaux.

L'article demeure en suspens.

Ouverture d'un crédit supplémentaire pour service de steamships au cours de l'année 1903, entre le continent et les îles de la Madeleine, $6,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit de doubler le service jusqu'ici accordé à ces îles. Longtemps ce service a été hebdomadaire, et nous coûtait $9,000. Il est maintenant bi-hebdomadaire et nous accordons à la compagnie cette rémunération supplémentaire. Les navires employés sont : L' " Amelia " et le " Lunenburg."

M. R. L. BORDEN : Quels sont les ports du continent auxquels ces steamers font escale ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pictou et Souris.

M. SPROULE : Notre commerce avec les Iles de la Madeleine est-il important ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est assez important. Sans doute, ce double service imprimera un nouvel effort au commerce.

M. CLARKE : Quelle est la nature des importations et des exportations ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les Iles de la Madeleine nous appartiennent. Les populations de ces îles nous expédient les produits de leur pêche et les marchandises dont la population de ces îles a besoin sont transportées par cette route. C'est le seul service qui existe.

M. CLARKE : Il est légitime de venir en aide à ces îles.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de l'île ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La population est d'environ 7,000 âmes.

Service de steamers entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton, et Terreneuve, $8,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est destiné à développer les communications entre Sydney et l'Ile du Prince-Edouard et incidemment Terreneuve. Ce crédit de $8,000 est accordé en raison de l'établissement de la subvention votée pour un service entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne. Ce crédit était de $10,000, mais il était bien difficile d'obtenir un nombre suffisant de steamers. Le crédit a été réduit à $5,000 et à titre de compensation nous projetons l'établissement d'un service entre Sydney et l'Ile du Prince-Edouard. L'augmentation accusée par ces deux crédits sera virtuellement de $3,000.

M. HACKETT : Quelles sont les localités de l'Ile du Prince-Edouard que ces steamers desserviront ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Charlottetown et Sydney.

M. R. L. BORDEN : Quel genre de service établira-t-on entre ces deux ports ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Notre intention est d'établir un service hebdomadaire.

M. R. L. BORDEN : A-t-on fait choix d'un steamer ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non. Il nous a été impossible de conclure nos conventions avant d'avoir obtenu le crédit voulu.

M. HACKETT : Ne serait-il pas possible d'inclure Summerside dans cette convention? Les steamers qui exécutent ce service appartiennent probablement à quelques lignes desservant Montréal et Terreneuve. Pourquoi ne desserviraient-ils pas Summerside ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je serai très heureux de me rendre à la prière de l'honorable député si je puis obtenir ce service. Il s'agit ici d'un crédit nouveau, et il nous a été impossible jusqu'à présent de prendre une décision définitive au sujet de tous les endroits où ces vaisseaux doivent faire escale ; mais je serai bien aise d'inclure Summerside, si la chose est possible.

Crédit supplémentaire pour service de steamers au cours de l'année 1903, entre Sydney, C.-B. et la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, $500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous devons améliorer ce service et nous nous proposons de le prolonger jusqu'à la baie Sainte-Anne. Le steamer est le "Weymouth."

M. SPROULE : Comment cet article figure-t-il ici ? Quand votre exercice finit-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est affecté à ce service pour la période de navigation. La compagnie a effectué ce service à la condition que nous inscrivions l'item en discussion au budget.

M. SPROULE : Ce crédit devrait figurer dans les évaluations supplémentaires pour l'exercice finissant en 1903.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non. Ce crédit est afférent au service durant la période de navigation et cette période ne finira qu'en décembre.

M. R. L. BORDEN : De quelle nature est ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un service hebdomadaire.

M. R. L. BORDEN : Où est la baie Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Elle est dans le comté de Victoria.

Service de steamers entre le Canada et l'Australie, $194,666.66.

M. CLARKE : Est-il stipulé dans cette convention que l'Etat accorde cette subvention à condition qu'il ne soit pas accordé de préférence aux exportateurs américains dans le prix de transport des marchandises qu'ils expédient en Australie ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. CLARKE : Ne serait-il pas utile de déposer sur le bureau le texte de cette convention ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si je ne me trompe, j'ai déjà fait le dépôt de ce document. Ce crédit n'est que la répétition de l'ancien crédit inscrit au budget supplémentaire pour l'exercice 1903, et si l'honorable député veut bien s'y reporter, il constatera que j'ai donné ce renseignement.

M. CLARKE : Le ministre peut avoir raison, mais s'il existe une convention de ce genre, il est facile de la déposer sur le bureau.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Rien ne s'y oppose. Jadis, ce crédit était statutaire, nous l'insérions au budget ordinaire.

M. CLARKE : Dans quelle mesure participons-nous à cette entreprise ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'année dernière, ce service a reçu une somme supplémentaire payée partie par le gouvernement canadien et partie par l'Australie et Fiji.

M. CLARKE : Dans quelle mesure le Canada participe-t-il a cette augmentation ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour environ £10,000.

M. SPROULE : S'agit-il ici de paquebots-poste ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il fait quelque convention relativement à l'installation des chambres frigorifiques à bord de ces steamers ou pour l'emmagasinage spécial des marchandises de nature périssable?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons fait une convention relativement à l'installation de chambres frigorifiques.

M. SPROULE : Dans combien de vaisseaux ces installations existent-elles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans tous les steamers, si je ne me trompe. Ces steamers sont l' " Aorangi ", le " Miowera " et le " Moana ".

M. SPROULE : Il y a donc trois vaisseaux qui font ce service. Combien de voyages font-ils ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Un de ces vaisseaux part toutes les quatres semaines. Notre commerce avec l'Australie prend d'importants développements, et nos exportations augmentent. Les importations sont moins considérables.

M. SPROULE : Ce commerce est-il de quelque importance ou s'accroît-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La totalité de nos exportations en Australie s'est élevée à $2,586,554.

M. HUGHES (Victoria) : Et nos importations ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le chiffre en est moins élevé. Elles s'élèvent à $200,000 ou $300,000.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a quelques années, j'ai fait observer au ministre que nos commissaires canadiens, tout en faisant de la propagande en faveur de nos industries et de nos produits nationaux, pourraient chercher aussi à développer le commerce d'exportation de ces pays avec le Canada. Ainsi, l'Australie fait un grand commerce de peaux, et à mon avis, nous pourrions profitablement importer directement ces peaux de notre colonie-sœur. Il faudrait établir un service mensuel de transports, de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean, et en pareilles circonstances, nous importerions sans doute des millions de dollars valant de ces articles, au lieu de les demander aux pays étrangers dont les tarifs nous sont hostiles. Actuellement, ces peaux s'importent surtout de Hollande et sont distribuées en Angleterre et au Canada. Le service canadien actuel, paraît-il, est mensuel, et le service américain, entre la côte du Pacifique et l'Australie, se fait aussi mensuellement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le service américain, entre le Pacifique et l'Australie, est tri-mensuel.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis convaincu qu'il serait possible de développer un commerce important et profitable entre le Canada et l'Australie, même si nous avions un service de steamers desservant les ports de l'est et les ports de l'Australie. Actuellement, nos produits s'expédient à travers le continent jusqu'à Vancouver, et les prix pour ces longs transports sont absolument prohibitifs. S'il nous était possible d'établir un service de steamers, par la voie du Cap Horn entre les ports de l'est et l'Australie, les deux pays en bénéficieraient grandement. Le ministre a-t-il étudié la chose ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans doute ; mais, je le crains fort, toute subvention que nous pourrions accorder serait impuissante à produire les résultats que l'honorable député appelle de tous ses vœux. Nous faisons déjà un excellent commerce d'exportation avec l'Australie, mais nos importations se résument à peu de chose ; c'est à peine si elles ont atteint le chiffre de $152,000, l'année dernière.

M. HUGHES (Victoria) : Nous pourrions faire un commerce lucratif de meubles, s'il était possible de les expédier directement en Australie ; mais il est impossible de les transporter par rail à Vancouver.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour effectuer le trajet de l'est du Canada en Australie il faut faire le circuit de près de la moitié du globe ; c'est presque 12,000 milles.

M. HUGHES (Victoria) : Je le sais.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un trajet fort étendu et il demanderait une subvention joliment raide.

M. HUGHES (Victoria) : Le trajet entre l'Australie et l'est du Canada n'est pas aussi long que de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande aux ports d'Allemagne ; et cependant, il y a quelque temps, j'ai établi, au moyen de données statistiques, que le tarif de Sydney, Australie, à Hambourg pour le transport des peaux est inférieur aux prix de transport des articles similaires, de Chicago à Bracebridge, ou autres ports d'Ontario, par rail. Les prix de transport d'Australie à l'est du Canada devraient, à mon avis, être inférieurs à ceux en vogue, d'Australie aux ports allemands.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quand la Confédération australienne sera parfaitement organisée, elle pourra coopérer avec nous.

M. HUGHES (Victoria) : Il va sans dire que ce n'est pas l'œuvre d'un jour.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Australie pourrait participer à cette entreprise dans une plus large mesure qu'elle ne l'a fait jusqu'ici, car le commerce dont parle l'honorable député serait aussi lucratif pour ce pays qu'il le serait pour le Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Cela ne saurait faire de doute.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai donné des instructions à nos agents dans ce sens, et j'espère qu'il en résultera quelque bien.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le grand inconvénient, c'est qu'il nous faut diriger nos transports à travers le continent jusqu'à Vancouver pour expédition outremer, et les prix de transport par voie ferrée doivent fatalement paralyser le développement de ce commerce. Il nous faut de toute nécessité, diriger nos transports par rail vers Vancouver ou vers New-York, et quand on expédie les marchandises vers New-York, on ne saurait concurrencer les exportateurs américains. S'il y avait un service mensuel de steamers de Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax, au besoin, notre commerce avec l'Australie en recevrait un vif essor. Ainsi, il y a une maison de commerce qui serait prête à fournir un chargement de 3,000 tonnes de papier s'il était possible de l'expédier directement du Canada. On peut exporter en Australie des meubles, non montés, quitte à les peinturer et à les monter, une fois arrivés dans ce pays. Les véhicules de tout genre, les châssis de fenêtres, les portes et autres articles de fabrication canadienne trouveraient un facile écoulement en Australie, car le tarif australien sur la plupart des articles que nous pourrions expédier dans ce pays n'est que de 15 pour 100. Voilà une question qui s'impose à l'étude du pays. J'espère que le gouvernement australien participera dans une plus large mesure aux frais de ce service de steamers. La situation de l'Australie s'améliore de jour en jour. Les dernières pluies y ont fait beaucoup de bien, et d'après les dernières dépêches, les récoltes y seront abondantes et rémunératrices.

M. BLAIN : Le ministre sait-il quel est le système en vogue aux Etats-Unis relativement aux subventions des steamers desservant les différents ports ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si je ne me trompe, le gouvernement des Etats-Unis ne subventionne pas de service de steamers pour l'Australie.

M. BLAIN : Quel est le système général en usage aux Etats-Unis relativement à ces subventions ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Le Congrès a longuement débattu la question, mais, si je ne me trompe, il n'a pas encore formulé de système. On y a mûrement débattu la question des subventions; mais, sauf lorsqu'il s'agit des Philippines ou de quelques autres des possessions des Etats-Unis, le gouvernement voisin n'a pas accordé de subventions du genre de celles que nous avons établies ici.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous éclairer au sujet du commerce des Etats-Unis avec l'Australie ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est bien plus important que le nôtre ; il atteint peut-être le chiffre de $8,000,000 à $10,000,000.

L'honorable député de Toronto (M. Clarke) m'a demandé de l'éclairer au sujet des règlements relatifs à l'uniformité des taux de transport. Les voici :

Tous les prix pour les transports des voyageurs ou des marchandises qui pourront se présenter on qu'on pourra légitimement se procurer, ne seront pas supérieurs aux prix maxima fixés par le ministre, s'il est jugé utile d'établir pareil maximum. Il ne sera jamais permis d'établir des taux différentiels, soit directement soit indirectement, au détriment des mrchands ou expéditeurs canadiens, qui auront toujours la priorité pour leurs transports et leurs marchandises, sur tous les autres marchands et expéditeurs.

Et il est convenu et entendu que les prix de transport pour les trajets à destination de l'est, de port de Saint-Jean, N.-B., comme ci-haut stipulé, en droiture vers Glasgow, Ecosse, ou de tout autre lieu de la province d'Ontario ou de Québec ou de tout autre point canadien plus à l'ouest, ne seront jamais supérieurs aux prix fixés pour les transports du même lieu de départ à destination de Glasgow, par la voie de toute route ou port des Etats-Unis ; et pour les trajets à destiantion de l'ouest, les prix de transport, de Glasgow vers tout points d'Ontario ou de Québec ou de toût autre point canadien plus à l'ouest, seront aussi favorables que les prix de transport par le route ou port des Etats-Unis vers le même lieu de destination.

M. CLARKE : Si j'ai bien saisi le sens du document que le ministre vient de citer, il y est stipulé que les prix de transport perçus de tout point au Canada par la route en question ne seront jamais supérieurs aux prix fixés pour les transports par voie de Boston ou de New-York.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ou de tout autre port des Etats-Unis.

M. CLARKE : Ce que nous voulons, c'est d'empêcher l'établissement de tout tarif différentiel pour les transports entre Toronto ou Hamilton ou London ou Stratford et Chicago ou Détroit ou tout autre point à l'ouest de ces villes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A mon avis, pareille stipulation ne saurait figurer dans cette convention.

M. CLARKE : On s'est mainte et mainte fois plaint de ce que les prix de transport par voie de Montréal, Québec ou Saint-Jean, de Chicago—

Le MINISTRE DU COMMERCE : S'agit-il des prix établis par cette ligne ?

M. CLARKE : Par les lignes desservant Montréal et Saint-Jean. On se plaint, dis-je, de ce que les prix de transport, de Chicago à Liverpool sont bien inférieurs à ceux en vogue, de Stratford, Hamilton, Toronto ou autres grands centres d'exportation du Canada ; et si je ne me trompe, il n'y a

pas de stipulation, dans ce contrat, qui pare à cet abus. C'est un fait incontestable, établi par les relevés statistiques des Etats-Unis, que le volume des exportations de produits américains en Australie s'accroît de plus en plus. Il serait impolitique, de notre part, d'accorder ces énormes subventions pour l'établissement d'une ligne de steamers, de Vancouver en Australie, s'il est vrai que les armateurs accordent une réduction de prix pour le transport des marchandises partant des points des Etats-Unis, de Chicago et autres lieux des Etats de l'ouest, au détriment des exportations de Québec et d'Ontario.

A l'heure qu'il est, nous subventionnons ces compagnies afin de favoriser nos concurrents.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si mon honorable ami (M. Clarke) peut me citer un seul cas où cela se soit produit, je m'en enquerrai tout de suite.

M. CLARKE : C'est au ministre, je crois, qu'il appartient de voir si cela se pratique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne sache pas que cela se soit jamais produit.

M. CLARKE : Je crois qu'on peut l'établir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Eh bien ! faites-le.

M. CLARKE : Je ne saurais le faire en ce moment, mais il me semble qu'on devrait nous savoir gré et non nous reprocher de demander des renseignements.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député a parfaitement droit de demander des renseignements.

M. CLARKE : Le très honorable ministre est-il en mesure de dire, lui qui nous demande ce crédit de $200,000, à quelles conditions on transporte les marchandises prises dans la Nouvelle-Angleterre, disons à Boston ou à New-York, et celles que l'on prend à Toronto ou à Montréal ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai pas le renseignement par devers moi, mais je pourrai l'obtenir.

M. CLARKE : Il serait peut-être bon de laisser le crédit en suspens jusqu'à ce que le très honorable ministre se soit procuré ce renseignement. Je me suis laissé dire à maintes reprises que les marchandises prises à Boston sont transportées en Australie à bord de ces steamers dans des conditions plus avantageuses de bon marché que celles qu'on prend à Montréal ou à Toronto.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut donner quelque preuve de ce qu'il avance, nous instituerons une enquête sans retard.

M. CLARKE : Si le très honorable ministre surveillait les intérêts du commerce canadien avec tout le zèle qu'il devrait déployer, toutes ces questions n'auraient point de secrets pour lui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est aux intéressés qu'il appartient de faire entendre leurs plaintes. Ils ne l'ont pas fait dans le cas actuel.

M. CLARKE : Le très honorable ministre avoue qu'il n'a pas de renseignements sur ce sujet et qu'il n'est pas en mesure de nous dire quel est le coût du transport entre ces différents endroits.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai pas dit cela.

M. CLARKE : Vous l'avez avoué tout à l'heure.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai souvent appelé l'attention sur ce sujet, même au cours de la présente session, et le très honorable ministre a promis de s'occuper de la question. Je n'ai pas parlé du transport en Australie, mais j'ai fait observer que le tarif qui régit le transport jusqu'à Liverpool des marchandises provenant de l'ouest des Etats-Unis est moins élevé que celui qu'on applique aux marchandises prises dans la ville que j'habite ou dans les autres parties de la province d'Ontario. Le ministre a promis de s'enquérir de ces tarifs, de les faire imprimer et de les déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député n'a rien trouvé à redire au tarif australien.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai attiré l'attention sur le tarif qu'on applique aux marchandises canadiennes que l'on transporte en Angleterre et fait observer que les cultivateurs américains qui n'ont jamais contribué un sou à l'établissement de ces lignes de chemins de fer et de steamers, font transporter leur grain en Angleterre et paient de ce chef, pour chaque boisseau, de cinq à dix cents de moins que les cultivateurs de mon comté, à qui l'établissement de ces lignes de chemin de fer et de steamers a coûté des centaines de mille dollars de taxes.

M. R. L. BORDEN : Le contrat que le très honorable ministre du Commerce a eu l'obligeance de me faire tenir stipule que les steamers devront transporter :

> Tous les passagers ou le fret qui se présenteront, ou qu'on pourra légitimement se procurer, à des conditions que ne devront pas excéder le tarif maximum fixé par le ministre, si toutefois ce dernier juge à propos d'établir un tel tarif ; et dans aucun cas il ne devra être établi, en ce qui concerne les tarifs, ou autrement, directement ou indirectement, de distinction préjudiciale aux négociants ou aux expéditeurs canadiens dont le fret et les marchandises auront le pas sur ceux des autres négociants et expéditeurs.

Je ferai observer que cette clause du contrat n'obvie guère à l'inconvénient signalé

par mon honorable ami de Toronto (M. Clarke), car elle ne prévoit que la distinction faite au détriment des négociants ou expéditeurs canadiens, et non la différence des tarifs applicables au transport des marchandises de provenance américaine et de provenance canadienne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Lisez un peu plus loin.

M. R. L. BORDEN : Je continue de lire le contrat :

Il est de plus entendu et convenu que le fret exigé pour la traversée de l'Atlantique depuis Saint-Jean, N.-B., comme ci-dessus mentionné sur les connaissements, sur les marchandises à destination de Glasgow, Ecosse, venant des provinces de Québec ou d'Ontario, ou de tout autre endroit du Canada situé plus à l'ouest, ne devra en aucun cas excéder celui exigé pour le transport entre le même endroit et Glasgow en passant par une route ou un port quelconques des Etats-Unis ; et que pour la traversée depuis Glasgow jusqu'à un endroit canadien situé plus à l'ouest, il devra être aussi avantageux que celui exigé pour le transport entre les mêmes endroits en passant par une route ou un port quelconque des Etats-Unis.

Le reste de la clause porte entièrement sur les cargaisons de bois et la quantité qu'on en pourra transporter. Il me semble donc que cette partie de la clause ne prévoit guère le cas signalé par mon honorable ami de Toronto (M. Clarke), puisqu'elle stipule simplement que le fret exigé pour le transport des marchandises venant d'un endroit quelconque des provinces de Québec ou d'Ontario ne devra pas excéder celui qui est exigé pour le transport effectué par une route américaine. Mon honorable ami de Toronto prétend avoir appris de bonne source que les tarifs exigés par cette ligne pour le transport des marchandises prises à Chicago ou en quelque autre endroit des Etats-Unis est moins élevé que celui qu'elle exige pour le transport des marchandises provenant d'endroits correspondants de la province d'Ontario ou de l'ouest du Canada. Voilà qui diffère sensiblement des stipulations spéciales du contrat. M'expliqué-je assez clairement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Très clairement.

M. CLARKE : Lorsqu'on discuta la question du transport, les honorables députés qui la connaissaient à fond appelèrent l'attention de la Chambre sur des pages entièrement couvertes de tarifs. L'honorable député de Perth-nord (M. Maclaren) a présenté un tableau de ceux qu'on exige pour le transport des marchandises venant de son comté, de Stratford et aussi, je crois, de Listowel.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'avais pas parfaitement compris mon honorable ami ; il prétend, si je ne me trompe, que les tarifs d'entier parcours de la compagnie de chemin de fer ou de steamers seraient établis de telle façon que le transport des marchandises prises à Chicago coûterait moins cher que celui des marchandises venant du Canada. Il ne doit pas ignorer que c'est là une question fort épineuse ; il n'ignore pas, non plus, que, règle générale, les navires sortent rarement du port de Saint-Jean avec une cargaison complète à leur bord, et qu'on est obligé d'en compléter le chargement avec du bois. Jusqu'à quel point il serait avantageux pour nous d'intervenir, voilà qui est fort difficile à dire.

M. CLARKE : J'en conviens, mais je prétends que la situation est pour le moins singulière. La population de la province d'Ontario veut bien que l'on accorde une aide raisonnable au commerce des provinces maritimes, mais si les faits que j'ai exposés sont véritables, il est évident que nous sommes en bien vilaine posture en ce qui concerne le commerce d'exportation. Quand nous voulons expédier des bestiaux, du fromage ou du beurre par ces navires, le fret qu'il nous faut payer est plus élevé que celui qu'on exige de nos concurrents de Chicago. Ce cas n'est prévu par aucune des clauses du contrat dont le très honorable ministre nous a fait lecture. Nous ne payons pas seulement une subvention, on exige encore de nous plus de fret que de nos concurrents de Chicago. Il en est de même des marchandises des Etats de la Nouvelle-Angleterre exportées en Australie et dans l'est : les expéditeurs américains paient moins de fret que les expéditeurs canadiens. Il faudrait remédier à cet état de choses. Puisque nous subventionnons ces lignes, les expéditeurs canadiens ne devraient pas être tenus de payer plus de fret que les autres, et l'on devrait avoir pour eux au moins autant d'égards qu'on en a pour leurs concurrents des Etats-Unis.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela est juste. La question est digne de la plus sérieuse attention ; mais à mon honorable ami, qui est un homme d'affaires, je ferai remarquer que nous nous efforçons d'établir un commerce d'exportation dans les provinces maritimes. Les compagnies se plaignent de l'insuffisance des subventions ; elles prétendent avec raison qu'elles transportent à perte une grande partie des marchandises prises à Saint-Jean. Le contrat nous fournit le moyen de couper court à toute envie que l'on pourrait avoir de favoriser les produits américains au détriment des nôtres. Mais l'honorable député estime-t-il que nous aurions à gagner à ne pas laisser les marchandises américaines s'exporter par cette ligne, à faire en sorte qu'au lieu de passer par Saint-Jean ou Halifax, elles passent dorénavant par les ports américains? Rien ne serait plus facile que d'empêcher les produits américains de passer par nos lignes de chemins de fer, mais je ne vois pas en quoi cela pourrait nous être avantageux.

M. CLARKE : A en croire le très honorable ministre, ces navires n'ont jamais de

cargaison complète ; c'est donc qu'ils sont assez grands pour transporter les produits du Canada et ceux d'autres pays. Il est singulier que nous subventionnions cette ligne de steamers pour que nos concurrents s'en servent en payant moins cher que nous-mêmes. On devrait mettre fin à un tel état de choses.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Que suggéreriez-vous ?

M. CLARKE : D'accorder une plus forte subvention qui empêcherait ces sortes de distinctions, ou de n'en plus accorder du tout.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela pourrait se faire, mais il faudrait s'engager dans des dépenses beaucoup plus considérables. Supposons qu'un navire de 2,000 tonneaux ne puisse obtenir au Canada qu'un chargement de 1,200 tonnes de marchandises, il faudra que l'expéditeur canadien paie beaucoup plus de fret que si le navire avait droit de compléter son chargement ailleurs. Et bien que l'on puisse faire en sorte que les produits américains ne passent plus par les ports et les routes du Canada, je crois que l'on pourra difficilement remédier au présent état de choses sans s'imposer de lourds sacrifices, des sacrifices beaucoup plus grands que ceux que prévoit mon honorable ami ou qu'il serait disposé à approuver ; car il n'est pas sans savoir que la question des tarifs d'entier parcours à partir des grands centres de la concurrence—de Chicago, par exemple—est une des plus importantes qui constituent le grand problème du transport. Je ne vois pas que nous puissions guère améliorer notre situation par rapport à la préférence que l'on voudrait faire accorder à nos produits.

M. CLARKE : Quand un steamer de 2,000 tonneaux ne trouve que 1,200 tonnes de marchandises pour sa cargaison, il est évident que le peuple canadien paie cette subvention pour faire transporter ces 1,200 tonnes de marchandises. Mais si le navire fait voile avec un chargement complet, d'où vient le reste de la cargaison ? Il se compose de produits qui vont faire concurrence aux nôtres sur le marché commun. Et ces produits américains ne passent par nos ports que parce que le fret qu'on y exige est moins élevé que celui qu'on exige aux Etats-Unis. Il est vraiment singulier que le peuple canadien soit tenu de payer une subvention à une ligne de steamers qui doivent transporter ses produits au-delà de l'Atlantique, et, par-dessus le marché, de payer encore plus de fret que ses concurrents qui ne paient aucune partie de la subvention.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je poursuis le raisonnement de mon honorable ami. Quel avantage aurait le Canada à ce que ces 800 tonnes de marchandises ne pussent pas passer par notre territoire ? Elles feraient concurrence aux produits canadiens tout comme à présent, et le patron de navire serait obligé d'exiger plus de fret pour le transport de nos marchandises. La situation, j'en conviens, est à la fois bizarre et embarrassante, mais je dis qu'il est difficile de résoudre le problème de la manière indiquée par l'honorable député sans s'engager dans de très grandes dépenses, et, à tout évènement, sans étouffer la concurrence.

M. HUGHES (Victoria) : Le très honorable ministre ne me paraît pas avoir bien compris mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke), qui ne s'oppose pas au transport des produits américains, mais demande seulement que les produits canadiens ne paient pas plus de fret que ceux des Etats-Unis. En d'autres termes, nous ne devrions pas tolérer que les navires que nous subventionnons pour transporter nos produits aillent faire escale aux ports américains pour y compléter leur chargement avec des marchandises pour le transport desquelles on exige moins de fret.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Aucun de ces steamers ne fait escale aux ports américains.

M. CAMPBELL : Le ministre ferait bien de s'enquérir de cette question du fret. L'on n'a pas absolument tort de prétendre que les lignes que nous subventionnons transportent les produits américains à meilleur marché que les nôtres. Les compagnies, cela va sans dire, prétendent que force leur est de transporter pour ce qu'elles peuvent obtenir les produits qu'elles vont prendre à Chicago, et que ces sortes de tarifs ne nuisent en rien aux expéditeurs canadiens ; néanmoins, s'il leur est possible de transporter les produits américains moyennant 20 cents par cent livres, je ne vois pas pourquoi elles exigeraient 30 cents par cent livres pour le transport de produits canadiens de même espèce. Il est à noter aussi que les lignes subventionnées ne se soucient guère de faire la concurrence. Ainsi, les lignes Pickford et Black, dont les navires font le service entre Halifax et les Antilles, doivent soutenir la concurrence des lignes de New-York ; or, elles n'abaissent leurs tarifs que lorsqu'on les pousse au pied du mur, et elles s'empressent de les relever à la première occasion. Elles transportent la farine américaine à raison de 20 cents le baril ; pourquoi ne transporteraient-elles pas la farine canadienne au même prix ? Puisqu'elles reçoivent des subventions du gouvernement canadien, nous devrions exiger qu'elles transportent les produits du Canada à aussi bon marché que ceux des Etats-Unis. Si le ministre voulait voir à ce que l'on remplisse cette condition, il servirait vraiment les intérêts du pays. Je le préviens, toutefois, qu'il est fort difficile d'amener les compagnies à respecter une telle condition ; elles sont très avisées, et il faut, par conséquent, s'enquérir constamment des tarifs qui prévalent à Chicago et se tenir sans cesse sur ses gardes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les tarifs concernent les transports mixtes que les compagnies de navigation maritime n'effectuent pas.

M. CAMPBELL : Elles partagent les bénéfices avec les chemins de fer. Il y a entente entre les compagnies de paquebots et les compagnies de chemins de fer. Le ministre ferait donc bien de soumettre la question à une étude minutieuse.

M. FOWLER : Cette distinction que l'on établit dans les tarifs n'est pas nécessairement de nature à nuire à l'expéditeur canadien sur le marché. Si, grâce à cette distinction, l'expéditeur américain pouvait vendre ses marchandises à meilleur marché que les produits canadiens, il va sans dire que nos expéditeurs auraient raison de se plaindre. Mais comme il n'en est rien, je ne vois pas que les expéditeurs canadiens aient beaucoup à souffrir du passage du fret américain par nos ports. D'un autre côté ,si on interdisait l'expédition des produits américains par nos ports, le service maritime nous coûterait beaucoup plus cher.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami (M. Fowler) vient justement d'indiquer où le bât nous blesse. Les recherches que j'ai faites m'ont appris que le trafic de ces steamers n'influe guère sur la concurrence qui se fait de l'autre côté de l'océan. Chacun sait que la quantité de produits américains exportés en Angleterre est énorme, si énorme que le peu que transportent ces steamers n'exerce pas la moindre influence sur le cours du marché.

M. HUGHES (Victoria) : Nos amis des provinces maritimes ont encore un autre avantage qu'il convient de ne pas perdre de vue. Ainsi, il existe un tarif pour le transport des marchandises depuis les points les plus reculés de l'ouest du Canada jusqu'à Saint-Jean ; il existe, d'autre part, un tarif d'entier parcours depuis les mêmes endroits jusqu'à Liverpool. Dans ce dernier cas, il en coûte moins pour faire rendre les marchandises à Saint-Jean que si on les faisait transporter sous l'empire du tarif dit local. Or, à la suite d'une entente faite avec l'agent de la ligne de paquebots, on obtient pour une bagatelle que ces marchandises ne soient pas exportées, mais délivrées aux négociants de Saint-Jean et d'ailleurs. De cette façon, les négociants profitent de l'écart qu'il y a entre le tarif d'entier parcours et le tarif local, ce qui, à la fin, représente des sommes considérables. Je crois savoir que cela se pratique sur une vaste échelle dans les ports de mer des Etats-Unis comme dans ceux du Canada. Si le ministre voulait prendre ces tarifs sous son autorité, tant ceux d'entier parcours que ceux qui s'appliquent au transit des marchandises, et en publier des tableaux comparés qu'il ferait tenir aux expéditeurs du pays, il pourrait faire en sorte que son ministère devînt un des plus utiles.

M. SPROULE : Je remarque que le contrat dont on a donné lecture stipule que le ministre a droit d'établir un tarif maximum ; l'a-t-il fait ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les compagnies se sont pour ainsi dire toujours plaintes du peu d'avantages qu'offrent ces lignes ; elles prétendent que le fret qu'elles exigent leur permet à peine de joindre les deux bouts. Les recherches auxquelles je me suis livré me portent à dire que d'ici à ce que notre commerce soit solidement établi, il ne serait guère sage d'user de ce droit-là. J'ai étudié la question avec soin. La Chambre comprendra, sans qu'il soit besoin d'insister sur ce sujet délicat, que l'établissement de nos ports d'hiver ne laisse pas que d'offrir certaines difficultés ; ils sont plus éloignés que les ports américains des centres canadiens de production, et force nous est de faire d'importantes concessions afin d'attirer le trafic. Ainsi, de Montréal à Portland, la distance est à peine de 300 milles ; de Montréal à Saint-Jean, par la route du Pacifique-Canadien, il y a 500 milles, tandis que la route la plus courte pour atteindre Halifax est d'environ 750 milles. Ce sont là des difficultés géographiques que la loi peut bien atténuer, mais qu'on ne peut faire disparaître. Jusqu'à présent, un accroissement satisfaisant s'est manifesté dans le commerce des provinces maritimes, dans celui de Saint-Jean, notamment. Cependant, le commerce s'y fait dans des conditions désavantageuses que nous cherchons à améliorer. Au nombre de ces désavantages se trouvent les assurances dont les taux sont plus élevés qu'ils ne devraient être. Néanmoins, nous ne pouvons pas oublier que nous avons à lutter, dans une certaine mesure, contre des obstacles naturels, et c'est pour cela que nous n'avons pas jugé à propos d'obliger les compagnies à réduire le fret qu'elles exigent.

M. SPROULE : S'il était démontré que les expéditeurs canadiens paient plus de fret que leurs concurrents américains, il me semble que le gouvernement serait justifiable de fixer le tarif maximum exigible des expéditeurs canadiens, car nous soldons une partie des dépenses de ces lignes, tandis que les Américains n'en font rien.

M. CLARKE : Si le très honorable ministre ordonnait une enquête au sujet des tarifs d'entier parcours que l'on impose dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et de ceux que l'on exige à Chicago pour transporter les marchandises jusqu'à Liverpool ou à Glasgow, je suis persuadé que les assertions qui ont été faites ici seraient entièrement corroborées. Cela étant, le ministre devrait accorder la plus sérieuse attention à cette matière et voir à faire disparaître une distinction aussi préjudiciable aux expéditeurs canadiens.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une question qu'il importera de soumettre à une étude sérieuse. Mais j'hésiterais à con-

seiller à la Chambre d'interdire entièrement le passage des produits américains par nos ports.

M. CLARKE : Je signale l'absurdité qu'il y a à payer des subventions qui tournent à notre désavantage.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela est vrai en ce qui concerne certains endroits comme Chicago où il se fait, au sujet du commerce européen, une concurrence acharnée.

M. R. L. BORDEN : La question ne laisse pas que d'offrir des difficultés et mon très honorable ami en a signalé un certain nombre ; mais pour la résoudre, je ne crois pas qu'il faille nécessairement empêcher ces lignes de transporter les produits américains au tarif actuel. Le très honorable ministre semble être d'avis que si les tarifs exigibles à Chicago étaient les mêmes que ceux qu'on exige aux endroits correspondants du Canada, la concurrence active qui se fait aurait pour effet d'empêcher les navires de se procurer les cargaisons qu'ils ont à l'heure qu'il est. Il faut certes tenir compte des complications que mon très honorable ami a signalées, c'est-à-dire que s'il fallait refuser de transporter les marchandises que l'on va prendre actuellement à Chicago, on pourrait prétendre, les recettes des transatlantiques étant diminuées d'autant, que l'on ajouterait au fret des expéditeurs canadiens. Quoi qu'il en soit, il me paraît singulier que le gouvernement paie une subvention à ces lignes—dans le cas actuel, la subvention est de $15,000 par année, mais, le chiffre en fût-il plus élevé, le principe resterait le même—il me paraît au moins singulier, dis-je, que les expéditeurs canadiens—fût-il possible de faire tourner cette anomalie à l'avantage du pays—soient tenus de payer pour faire transporter leurs marchandises par les paquebots de cette ligne plus de fret qu'on n'en exige pour le transport de produits venant d'endroits correspondants des Etats-Unis. Mon très honorable ami, je l'espère, conviendra qu'il y a là une anomalie.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'en conviens, mais mon honorable ami devra aussi tenir compte des difficultés que j'ai signalées. En ces sortes de matières, on tombe souvent de Charybde en Scylla.

M. R. L. BORDEN : Les commissaires des chemins de fer des Etats-Unis se sont trouvés en présence d'une anomalie semblable lorsqu'ils durent étudier la question du transport. Le gouvernement fédéral a dû lui-même y songer lorsqu'il a élaboré le bill relatif à la commission des chemins de fer, car il est évident que certaines des dispositions de ce bill sont de nature à prévenir de tels inconvénients. A mon avis, le très honorable ministre devrait tenir compte des observations de l'honorable député de Toronto (M. Clarke) et rechercher s'il est possible de faire disparaître cette anomalie nécessairement préjudiciable aux intérêts des expéditeurs canadiens, car ces derniers estiment naturellement que les lignes qu'ils subventionnent à même leurs propres deniers ne devraient pas leur réclamer plus de fret qu'elles n'en exigent des expéditeurs américains.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela est vrai, et la question est digne d'attention. Mais mon honorable ami vient de signaler, sans le vouloir, la difficulté qui se dresse devant l'Interstate Commission des Etats-Unis, et qui se dressera devant notre propre commission lorsque le moment sera venu de fixer les tarifs à être appliqués aux différents endroits où se fait la concurrence. Ainsi, la distance qui sépare Chicago de la mer par voie de New-York est d'un peu moins de 800 milles, et elle n'est guère plus grande par voie de Boston ou de Baltimore, tandis que, si je me rappelle bien, elle est de 1,250 milles par la route de Saint-Jean. Je ne saurais dire au juste quelle est la distance, mais je sais que la route de Saint-Jean est de plusieurs centaines de milles plus longue que les autres ; or, comme je l'ai fait observer à mon honorable ami de Toronto, si nous devions cesser d'aller prendre une part du trafic des centres de la concurrence, force nous serait de payer une subvention beaucoup plus considérable.

M. SPROULE : Je reviens à l'item 95—au service à la vapeur entre le Canada et l'Australie. Cette subvention est-elle virtuellement payable à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces navires appartiennent à une compagnie absolument distincte. La " New Zealand Steamship Company " est subventionnée par le gouvernement de la Nouvelle-Zélande, par celui de Fiji et par nous-mêmes.

M. R. L. BORDEN : Cet item me paraît figurer ici pour la première fois.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela provient de ce que la subvention a été jusqu'ici payée en vertu d'une loi ; or, cette loi n'ayant plus vigueur depuis l'an dernier, il n'a pas été pris de nouvelles dispositions statutaires.

M. CLARKE : Il y a une augmentation de $50,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En effet.

M. CLARKE : Pourquoi ? Va-t-on améliorer le service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On va nous donner un service un peu plus satisfaisant ; mais la raison principale, c'est qu'on refusait de faire ce service aux conditions des années passées.

M. CLARKE : Quelles améliorations a-t-on faites à ce service pour justifier une augmentation de $50,000 ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On nous donne maintenant de meilleurs vaisseaux. Mais, je le répète, la raison principale, c'est qu'on a refusé péremptoirement de continuer à faire le service. Il ne nous restait donc qu'à donner plus ou à tout abandonner. Considérant l'énorme accroissement du commerce, je n'ai pas cru devoir refuser, d'autant plus que le gouvernement australien, qui tient à conserver avec nous des relations amicales, nous a fortement conseillé de faire un peu plus, et nous a dit qu'il était prêt à nous suivre dans cette voie.

M. CLARKE : Combien l'Australie payait-elle, et combien paye-t-elle maintenant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Australie paye £4,000 de plus, et nous £10,000.

M. CLARKE : Et Fiji ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : £2,000, je crois.

M. CLARKE : Est-ce une nouvelle subvention que la ligne reçoit ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, Fiji a toujours donné quelque chose.

M. CLARKE : Y a-t-il augmentation ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Une légère augmentation.

M. CLARKE : La Nouvelle-Zélande fait-elle sa part ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La Nouvelle-Zélande donnait quelque chose ; mais, comme le service de ce pays allongeait démésurément les voyages, nous avons retranché la subvention qui s'y rattachait.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que les navires ont cessé d'y faire escale ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Et pourquoi?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parce que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande n'a plus voulu payer de subventions.

M. HUGHES (Victoria) : Si c'était sans profit pour ce pays, je comprends cela ; mais, si nous en retirons quelque avantage, nous devrions voir à ce que les bateaux continuent à y faire escale.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela augmenterait considérablement la longueur du voyage.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai eu l'avantage de parcourir cette route deux ou trois fois, et j'en connais quelque chose. Je sais que cela ne prend pas beaucoup de temps pour s'y rendre. Fait-on escale à Brisbane ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Dans ce cas, le voyage à la Nouvelle-Zélande ne peut allonger la route que de bien peu. Il y a là un commerce considérable à développer. La Nouvelle-Zélande sera avant longtemps l'île anglaise par excellence de l'hémisphère austral, et je serais grandement peiné de voir le gouvernement canadien faire quoi que ce soit qui pût détourner ces navires de la route de la Nouvelle-Zélande, encore que ce dernier pays ne juge pas à propos de contribuer à maintenir le service de cette ligne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Se rendre à la Nouvelle-Zélande prolonge le voyage d'une couple de jours ; et c'est beaucoup.

M. SPROULE : Comment se fait-il que cette subvention ne soit pas payable à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est dre à la Nouvelle-Zéland prolonge le voyage

M. SPROULE: Je vois dans un rapport de cette compagnie des noms de navires, tels que l' " Empress of India ", l' " Empress of China ", etc., que nous subventionnons.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est la ligne du Japon, à laquelle nos lois ont pourvu, et qui est absolument distincte de celle-ci.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les navires qui font le service de cette ligne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L' "Aorangi ", le " Miowera " et le Moana."

M. SPROULE : Combien de voyages font-ils ? En font-ils un tous les mois ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Toutes les quatre semaines.

M. R. L. BORDEN: Ces navires sont-ils pourvus de compartiments réfrigérants?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. R. L. BORDEN : Pouvant rendre un bon service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: On me le dit.

M. HUGHES (Victoria) : Le très honorable ministre a dit il y a un instant qu'on allait se procurer des navires plus nouveaux et meilleurs.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils ont déjà des navires meilleurs que ceux qu'ils avaient auparavant.

M. HUGHES (Victoria) : Lesquels ? Ce sont toujours les mêmes vieux bâtiments.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le " Warimoo ", qui était naguère sur la ligne, a été remplacé par un autre.

M. HUGHES (Victoria) : Le très honorable ministre nous a dit tout à l'heure que le " Warimoo " continuait à faire ses voyages.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, j'ai dit le " Moana ".

M. HUGHES (Victoria) : Le très honorable ministre voudrait-il bien donner de nouveau les noms de ces navires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Aorangi, le Miowera et le Moana. Le Warimoo a été retiré du service ,et remplacé par un vaisseau plus grand.

L'honorable M. HAGGART : Je vois qu'un rapport, paru dans les journaux, prête au chemin de fer Canadien du Pacifique l'intention de retirer du service du Japon l'Empress of Japan et les autres navires de cette ligne, de les y remplacer par une flotte plus considérable, et d'employer ceux-là sur la route de l'Australie.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas. A moins qu'il n'y ait une entente entre la Compagnie de navigation de la Nouvelle-Zélande et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette dernière ne peut guère songer à cela.

M. CLARKE : Deux ou trois vaisseaux que vient de mentionner le très honorable prmier ministre ont fait ce service depuis des années. Il n'y en a été ajouté qu'un seul.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est vrai ; et c'est parce que la compagnie a refusé de faire le service, faute d'une subvention plus considérable.

M. CLARKE : Devons-nous comprendre que la ligne aurait été abandonnée si nous n'avions pas augmenté le montant de la subvention ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

Service de bateaux à vapeur entre Paspébiac et le bassin de Gaspé pendant les mois de décembre 1903 et janvier 1904, $3,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une tentative que nous faisons de donner au service d'hiver à cette partie du pays deux mois de plus. Le premier crédit est de $12,500 ; mais nous n'avions payé, à la fin du mois de novembre, que $11,500. C'est donc seulement $2,000 de plus, que cela va nous coûter, bien que je demande $3,000. Avec cela, nous prolongerons le service pendant les mois de décembre et janvier.

M. CLARKE : L'expérience que nous allons acquérir dans la navigabilité de ces eaux en novembre et décembre nous aidera à déterminer si la navigation d'hiver est possible dans le bas du fleuve.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, c'est un essai ; et j'espère qu'il aura son utilité quant à cela.

Crédit supplémentaire pour service de bateaux à vapeur entre Victoria et la côte occidentale de l'île Vancouver, $2,500.

M. CLARKE : Qu'est-ce que c'est que ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit du service que nous donnons le long de la côte occidentale de l'île Vancouver. La compagnie y a mis un navire meilleur et de plus grandes dimensions, et nous proposons de lui accorder $2,500 de plus.

M. SPROULE : Combien a-t-elle reçu jusqu'ici ?

Ie MINISTRE DU COMMERCE : $2,500. Ce navire se rend, au nord, jusqu'au cap Scott ; et, dans ses voyages le long de la côte, il visite un assez grand nombre de ports. La population de l'île n'a pas d'autres moyens de communication que le bateau.

M. CLARKE : Quel est le nom de ce nouveau steamer ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne sais pas encore, mais la compagnie a promis de mettre sur la ligne un bâtiment plus gros.

M. SPROULE : Cela fera en tout $5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

Crédit supplémentaire pour service de bateaux à vapeur pendant l'année 1903 entre Saint-Stephen, N.-B., divers endroits de la rivière Sainte-Croix, l'île du Chevreuil, Campobello, la baie Passamaquoddy et la tête ou baie Noire, $1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jusqu'à présent, nous avons payé $2,000 pour ce service. Mais, depuis plusieurs années, on m'a énergiquement représenté que cette somme était absolument insuffisante. Nous avons donc convenu de leur donner $3,000 à l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Le service est-il meilleur, les voyages sont-ils plus fréquents ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non le nombre des voyages ne sera pas augmenté, bien que le bateau doive arrêter à deux ou trois endroits de plus. Mais la compagnie ne pouvait véritablement pas faire le service avec ce que nous lui donnions auparavant.

M. FOWLER : La subvention est augmentée ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui ; de $2,000, nous la portons à $3,000.

M. CLARKE : Les voyages seront-ils plus fréquents ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je ne le crois pas, bien que la compagnie ait déjà fait plus que son contrat n'exigeait d'elle.

M. CLARKE : Combien le contrat exige-t-il qu'elle fasse de voyages ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Deux par semaine.

M. FOWLER : Y met-on un meilleur bateau.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La compagnie s'est procuré un bateau quelque peu meilleur ; mais, à dire vrai, on y était toujours en retard. Nous ne pouvions pas nous attendre que la compagnie fît le service pour la même subvention. On m'a représenté que la compagnie avait constamment perdu depuis trois ans ; et, d'après les renseignements que j'ai pu me procurer aux sources les plus autorisées, ces représentations sont vraies.

Service de bateau à vapeur entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac durant l'hiver de 1903-1904, $2,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il se fait, en ce moment, un mouvement de population assez considérable, le long de la côte nord du fleuve Saint-Laurent ; et les habitants n'y ont eu, jusqu'à présent, que des canots pour tout service.

M. R. L. BORDEN : Où se trouve la baie Sainte-Catherine ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sur le fleuve, à l'entrée de la rivière Saguenay, du côté est.

M. R. L. BORDEN : Est-ce un essai que l'on fait ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLARKE : Quelle est la distance de la baie Saint-Catherine à Tadousac?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas bien grande. Un bon nombre de nouvelles industries sont venus s'établir dans cet endroit-là, et l'on s'y plaint fort du manque de communications. On dit que ce bateau-traversier est indispensable pour traverser le Saguenay à son embouchure.

M. CLARKE : Combien fera-t-on de voyages ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Autant qu'il sera possible d'en faire dans une journée. La distance est d'environ un mille à un mille et demi.

L'honorable M. HAGGART : Dans quel comté se trouve la baie Sainte-Catherine ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay. Les gens qui demeurent à l'est du Saguenay sont obligés, pour se rendre à Québec, de remonter la côte jusqu'à Saint-Alphonse, de passer sur la glace, et de redescendre ensuite. On espère que ce bateau raccourcira le voyage d'environ 70 milles. Les frères Price ont, à la baie Sainte-Catherine, un établissement important pour l'exploitation du bois, et ils consentent, moyennant cette subvention, à faire l'expérience de la chose avec leur steamer.

M. FOWLER : Ce devrait être, il me semble, au gouvernement de la province à entreprendre ce service. Le gouvernement fédéral n'a rien à voir avec la navigation des bateaux traversiers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les permis pour bateaux traversiers sur les cours d'eaux navigables sont du ressort du gouvernement fédéral.

M. FOWLER : Sur la rivière Saint-Jean, ces bateaux sont subventionnées par le gouvernement local et non pas le gouvernement fédéral. Il y a, à Milledgeville, dans ma propre division, un bateau traversier, que soutient seul le gouvernement de la province. La province que représente le ministre de la Justice me paraît être singulièrement favorisée, si de tels services y sont soutenus par le gouvernement fédéral. Je comprends combien il est important pour ces gens-là d'avoir ce bateau traversier ; mais il me semble que c'est au gouvernement de la province de Québec d'y voir, et non au gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette question des bateaux traversiers, pour la province de Québec, a été soumise aux tribunaux, et il a été décidé que le droit de légiférer à leur égard appartient strictement à l'autorité centrale, et que nous pouvons leur donner des permis pour traverser le Saint-Laurent tout comme nous pouvons autoriser la construction d'un pont. La même question a été soulevée dernièrement dans la province d'Ontario——

M. CLARKE : Au sujet du Sault-Sainte-Marie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement provincial avait accordé un permis, qui a été jugé n'être d'aucune valeur.

M. SPROULE : Il s'agissait là d'une question internationale. Ici, ce n'est pas la même chose.

M. FOWLER : C'est bien mon opinion qu'aucun bateau traversier du genre de celui qu'il y a à Sainte-Catherine ne devrait être subventionné.

M. R. L. BORDEN : Le passeur a droit, tout autant qu'un autre, de se servir des cours d'eau navigables ; il ne reste qu'à savoir qui lui donnera de l'aide. Le bateau traversier qui fait le voyage entre Halifax et Dartmouth, dans des eaux navigables, a été mis là par une loi de la province. Notre province en a beaucoup de ces bateaux traversiers, qui voyagent sur des eaux navigables, et ceux qui jouissent de quelque subvention la reçoivent du gouvernement de la province.

Pour les services du vapeur le " Lord Strathcona," et pour pourvoir au sauvetage des navires en détresse sur le Saint-Laurent jusqu'au 30 juin 1904, $10,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit de maintenir sur le Saint-Laurent un bateau qui soit toujours prêt à se porter au secours des navires en détresse.

M. CLARKE : Combien de vaisseaux ont été ainsi secourus ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quatre ou cinq.

M. CLARKE : Quel état de choses a-t-on constaté cette année, comparé à l'année dernière ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela va mieux depuis deux ou trois mois ; mais, au commencement de la saison, le nombre des accidents, je suis fâché d'avoir à le dire, était par trop dans la moyenne.

M. CLARKE : Puis-je demander au très honorable ministre quelles mesures on a prises pour améliorer la situation ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est donné beaucoup de mal, dans ce but, en améliorant les phares, les communications télégraphiques, etc. ; et j'espère que tout cela produira de bons résultats.

M. CLARKE : Ces efforts du ministre de la Marine et des Pêcheries ont-elles eu pour effet de faire baisser les taux d'assurances ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, pas encore. Il y a eu malheureusement au printemps de nombreux désastres dans le bas du fleuve, et les assurances se sont défendues là-dessus pour maintenir leurs taux.

M. CLARKE : Dans le " Times " de Londres, je remarque souvent des correspondances de la part des Lloyds et d'autres intéressés, dans lesquelles on insinue que la route du Saint-Laurent est loin d'offrir la sécurité suffisante. De telles allégations sont humiliantes pour le Canada, et j'ai la conviction que si le gouvernement demandait un crédit raisonnable pour améliorer le système de pilotage, les phares et les appareils de sauvetage, le parlement approuverait de grand cœur une dépense affectée à cette fin.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Toute ces choses ont été l'objet de l'attention du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. Son plus grand souhait est de rendre la navigation du Saint-Laurent aussi parfaite que possible, et j'espère qu'il y réussira dans une vaste mesure, mais une telle entreprise ne se fait pas en un jour.

M, SPROULE : On m'a appris que d'après les déclarations du ministre de la Marine et des Pêcheries l'agence Lloyd l'a informé que si on améliorait la navigation, elle serait disposée à accorder une réduction des taux d'assurance.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est le résultat auquel je m'attends.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre prend-il des mesures pour confier le pilotage de ces steamers à des pilotes compétents ? Je n'hésite pas à déclarer que ces pilotes, en règle générale ne connaissent pas leur métier, et je crois faire connaître l'opinion générale des navigateurs ne m'exprimant de la sorte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a pris sous sa direction les pilotes entre Montrétal et Québec, mais pas ceux entre Québec et le bas du fleuve.

M. HUGHES (Victoria) : Et ceux du bas aussi.

Somme additionnelle pour les traitements des inspecteurs et autres employés sous l'empire des actes pour l'inspection générale des céréales du Manitoba, $12,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour être bref, je ferai remarquer que le travail de l'inspection s'est accru considérablement, mais que, d'un autre côté, les recettes ont augmenté dans la même proportion. Nous avons dépensé $66,000, mais nous avons reçu des droits au montant de $88,000, de sorte que l'augmentation de dépenses demandée ne diminuera pas nos revenus.

M. CLARKE : A-t-on nommé pour cette année des peseurs officiels et établi une classification des céréales ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons soumis à la Chambre un bill tendant à appliquer l'acte de l'inspection au district est du Manitoba et à nommer des peseurs officiels pour cette région. Nous ne pouvons pas nommer de peseurs dans la province d'Ontario tant que ce bill n'est pas adopté.

M. CLARKE : Mais on s'occupe de l'affaire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A cet effet j'ai présenté un bill qui figure au feuilleton.

M. CLARKE : La classification du grain a-t-elle été fixée avant cela ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

On fait rapport de certaines résolutions.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

SUBSIDES—COUT DU RECENSEMENT.

Le PREMIER MINISTRE propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire présenter l'amendement suivant :

Que tous les mots après " que " à la fin de la question soient rayés et remplacés par les suivants :—Les dépenses du recensement de l'année 1881 ont été de $511,550 pour une population de 4,324,810 habitants ; que les dépenses du recensement de l'année 1891 ont été de $549,-991.76 pour une population de 4,833,239 habitants ; que les dépenses du recensement de l'année 1901 se sont élevées $1,198,268.99 pour une population de 5,371,315 habitants et que les comptes de 1901 n'ont pas tous été payés.

Que dans l'opinion de cette Chambre ladite dépense pour l'année 1901 est excessive et extravagante.

Vous remarquerez par les chiffres contenus dans la résolution, que l'accroissement de la population, d'après le recensement de 1901, comparé à celui de 1891 a été de 538,076 habitants et que l'augmentation correspondante des frais du recensement a été de $648,-277.23. Ces chiffres démontrent, M. l'Orateur, que le recensement de 1901 a coûté plus du double de celui de 1891. En parcourant les Débats qui ont eu lieu dans cette Chambre, à l'occasion du vote des crédits affectés au paiement des comptes du recensement de 1881, je constate que le parti de la réforme, qui était alors dans l'opposition, condamnait dans les termes les plus sévères, le gouvernement libéral-conservateur, alors au pouvoir à cause de cette dépense, qu'il qualifiait d'extravagante. Il répétait la même accusation à l'occasion du recensement de 1891. Quelques-uns des ministres du cabinet actuel siégeaient alors à gauche, et ils se servaient d'un langage très expressif pour condamner le gouvernement conservateur à cause de la dépense extraordinaire et des inexactitudes du recensement de l'année en question.

Si on en juge par ce débat, on est naturellement porté à croire que si jamais les accusateurs d'alors occupaient les bancs ministériels—ce qui est arrivé en 1896—ils s'y prendraient tout autrement. Nous avions le droit de nous attendre de leur part à l'accomplissement de quelques unes des promesses qu'ils avaient faites au peuple canadien en matière d'économie administrative. La manière dont ils se sont acquittés de leurs engagements dans l'opération du recensement de 1901 au point de vue de la dépense, a grandement déçu le peuple du Canada, et c'est une des raisons qui me portent à proposer la résolution que je remets entre vos mains. Dans l'ordre naturel des choses, M. l'Orateur, nous devons nous attendre dans le parlement du Canada à quelques progrès pendant les années de prospérité dont nous avons joui. Nous avions droit d'espérer de la part de ce gouvernement, en 1901, l'application de procédés nouveaux plus perfectionnés que ceux que le gouvernement libéral-conservateur mettait en usage en 1891. Comme vous le savez, il s'est opéré de grands changements pendant cette décade et nous étions en lieu d'espérer que le ministre de l'Agriculture eût profité des améliorations apportées aux institutions municipales des diverses provinces pour organiser plus avantageusement le recensement de 1901. Je me permets de citer un exemple. Le comité que j'ai l'honneur de représenter ici contient un township désigné sous le nom de Toronto. L'évaluation des propriétés, faite par ordre et aux frais du conseil municipal, entraînait une dépense de $135. On nomma deux évaluateurs pour cette municiualité dans l'année 1901 et voici brièvement les devoirs de leur charge dans la province d'Ontario—j'ignore s'il en est ainsi ailleurs—en entrant dans chaque maison, il doit prendre note de tout, pour ainsi dire. Le rôle d'évaluation des municipalités d'Ontario, à la colonne 22, demande le nombre de bêtes à cornes sur la ferme ; à la colonne 23, le nombre de moutons ; à la colonne 24, le nombre de porcs ; à la colonne 26, le nombre des naissances, etc.

L'évaluateur commence son travail au printemps de chaque année et si on compare son rôle d'évaluation avec les formules du recensement officiel de 1901 on constate un grand nombre de points de ressemblance. En me rappelant qu'au printemps même de l'année de 1901 les contribuables de toutes les municipalités d'Ontario étaient appelés à payer leurs évaluateurs pour recueillir ces statistiques, il me paraît étrange que le ministre de l'Agriculture ne se soit pas assuré leurs services dans le but de diminuer les frais du recensement décennal. Je ne prétends pas qu'une copie des rôles d'évaluation soit suffisante pour le recensement officiel ; mais je ne crains pas de dire que si à chaque période décennale le gouvernement du Canada confiait à chacun des évaluateurs municipaux de la province d'Ontario la tâche de remplir les bulletins supplémentaires, chacun d'eux serait en état de fournir au gouvernement un recensement complet et exact de sa municipalité respective, et cela coûterait beaucoup moins cher que la dépense qu'on a faite en 1901. Comme je viens de le dire, la municipalité en question a payé $135 pour la confection de rôle d'évaluation en 1901. Tout le travail fut fait par deux évaluateurs. Or, pour faire le recensement dans le même township, le ministre de l'Agriculture mit sur pied neuf recenseurs au lieu de deux et tout le travail a coûté au gouvernement $433.45, au lieu de $135. En un mot il y avait sept recenseurs de plus, avec une augmentation de dépenses de $298.45 et la population était de 5,208 habitants dans les deux cas. J'espère que le ministre qui sera chargé du futur recensement mettra ces renseignements à profit.

Il me semble que dans la province d'Ontario, du moins une partie du travail des recenseurs peut être mise à profit lors du recencement décennal. L'honorable ministre de l'Agriculture a fait remarquer l'année dernière, au cours de la discussion des crédits affectés au recensement de 1901, que les questions étaient beaucoup plus nombreuses. C'est possible, mais plusieurs de ces questions étaient inutiles, quelques-unes se rapportaient à des détails insignifiants, tandis qu'on avait laissé de côté des affaires importantes. Par exemple, les bulletins n'avaient pas de colonne par les terres laissées en jachère, et il me répondit qu'on en avait presque pas, dans le pays. Voilà une réponse faite sans réflexion ; s'il connaissait l'état de l'agriculture dans l'Ontario, s'il était bien renseigné sur les intérêts agricoles dans les autres provinces il ne pourrait ignorer qu'on y trouve de grandes étendues de terrains en jachère. Si on parcourt la

province d'Ontario on s'aperçoit qu'il y a de dix à quinze acres de jachère par cent acres de terre tous les ans. J'en appelle aux députés d'Ontario qui exercent la profession de notaire. Ils pourront attester que dans les baux on mentionne généralement une clause qui oblige le locataire de laisser en jachère de dix à quinze acres de terrain à l'expiration de son bail. Pourquoi cette clause ? Parce qu'il n'y a pas de jachères dans l'Ontario ? Non, mais parce qu'il y en a beaucoup dans cette province. Je me suis enquis de ce point auprès de l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) pour savoir si la mise en jachère était en usage dans le Manitoba et dans les Territoires. Sa réponse fut : La jachère est pratiquée en grand au Manitoba et dans les Territoires ; il nous serait difficile d'y semer des graines fourragères, car nous n'avons pas besoin de foin ; nous en récoltons plus qu'il n'en faut pour notre consommation, et il n'y a pas de marché pour cet article.

Il n'y a que la jachère pour débarrasser nos champs des mauvais herbes. N'importe qui a fait un voyage à travers le Manitoba et les Territoires verra qu'il y a des milliers d'acres de terrain en jachère. Malgré tout cela le ministre de l'Agriculture affirme qu'on n'a pas fait figurer dans le bulletin de recensement de 1901 de colonne pour les terrains en jachère, parce qu'il y en avait trop peu dans le pays. Cela peut lui paraître de peu l'importance, mais ce n'est pas mon avis. S'il est utile que le recenseur prenne note du nombre d'acres de blé et d'avoine, n'est-il pas tout aussi important qu'il nous fasse connaître le nombre d'arpents en jachère ? Un homme qui aurait l'intention de se livrer à l'agriculture au Canada, s'il est bien renseigné sur la science agricole, se demanderait naturellement en parcourant les statistiques du recensement, si les cultivateurs canadiens ignorent encore le meilleur procédé pour détruire les mauvaises herbes ; et comme dans les colones du recensement il n'est pas question de jachère, il serait tenté de croire que les agriculteurs du Canada ne connaissent pas leur métier. Tout le monde sait que dans le système de culture propre à ce pays la jachère a sa place marquée pour opérer la destruction des mauvaises herbes.

Voici un tableau succinct de la dépense respective entraînée par les recensements de 1891 et 1901. J'ai choisi six comtés parmi les plus populeux de la province.

SIX COMTES—RECENSEMENT DE 1901.

Comtés	Population.	Coût.	Nombre de recenseurs.
Halton..	21,982	$1,444.98	16
Perth-sud	19,400	1,332.40	24
Peel..	15,466	1,102.03	18
Cardwell.	15,382	1,102.94	16
P. E. I.	18,889	1,390.25	23
Bothwell	25,593	1,767.74	72
	116,712	$8,140.34	124

En 1901 les chiffres étaient :

SIX COMTES—RECENSEMENT DE 1891.

Comtés	Population.	Coût.	Nombre de recenseurs.
Halton..	19,545	$2,488.94	32
Perth-sud	17,861	2,469.30	33
Peel..	13,687	1,967.31	24
Cardwell	13,060	1,956.88	27
P. E. I..	17,864	2,402.16	36
Bothwell.	25,223	3,539.81	48
	107,240	$14,824.40	200

Une comparaison de ces chiffres accuse une diminution de population dans chaque cas et cependant une augmentation du coût du recensement et une augmentation du nombre de recenseurs.

Comtés.	Diminution de pop.	Aug. du coût.	Aug. des recenseurs.
Halton	2,437	$1,043 96	16
Perth-sud . .	1,539	1,136.90	9
Peel..	1,779	865.28	6
Cardwell.. ..	2,322	853.94	11
P. E. I.	1,025	1,011.91	21
Bothwell . .	370	1,772.07	21
	9,472	$6,684.06	76

On voit par ces chiffres que le gouvernement conservateur, que nos adversaires ont accusé avec une persistance infatigable de créer des positions pour leur amis avaient donné de l'emploi à 124 personnes pour faire le recensement de 1891, dans les six comtés précités. Mais sous le gouvernement actuel, à l'occasion du recensement de 1901, le nombre des places a été porté à 200, soit 76 de plus que sous le gouvernement libéral-conservateur. Comme je vois à son siège l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), je vais citer les chiffres de son comté. En 1901, les frais du recensement ont été de $2,683.52, pour une population de 26,707. En 1891 la dépense était de $1,488.78 pour une population de 23,357 habitants ; par conséquent, il y a un accroissement de population de 3,348, avec une dépense en plus de $1,194.74. Je m'attendais certainement à une dépense plus forte à l'occasion du recensement de 1901, en comparaison du précédent. Mais il m'est impossible de comprendre pourquoi dans les comtés situées au centre d'Ontario—et on pourrait en dire autant d'un grand nombre d'autres—qui sont moins peuplés aujourd'hui, on a eu à payer beaucoup plus et même le double dans certains cas, pour faire le recensement. Je soupçonne quelque peu que l'influence politique se soit mise de la partie. Je n'en mets pas toute la faute sur l'honorable ministre de l'Agriculture, mais je crois que, dans le cas actuel, c'est lui qui est le coupable. En parcourant les rapports du comté de Peterborough-est, je remarque une correspondance qui explique certaines choses. On devait naturellement s'attendre à une organisation pratique de la part d'un gouvernement d'économie, comprenant un exposé des devoirs des recenseurs, son impression sous forme de circulaire communi-

quée à tous les intéressés. Et comme conséquence d'un arrangement méthodique traçant aux recenseurs les procédés à suivre, on aurait dû fixer leurs émoluments. Mais on n'a pas agi de la sorte dans ce comté. Le commissaire de Peterborough-est envoya son compte et on en refusa le paiement. Quelques-unes des pièces justificatives n'arrivèrent pas à destination. D'ailleurs, dans un grand nombre de cas, on n'était très particulier sur ce point. On ne s'accordait pas sur certains item dans Peterborough-est et le député du comté (M. Lang) eut une correspondance à ce sujet avec le ministère et, dans l'état produit par le ministère de l'Agriculture, on trouve la note suivante : " A la suite de la lettre de M. Lang, on a revisé le compte. Le comptable a accordé des frais de pension au meilleur de son jugement, et on enverra une lettre d'explication à M. Lang." Cela ressemble à de l'influence politique, n'est-ce pas ? Le ministre de l'Agriculture dit : Je m'acquitte de mon devoir sans égard aux partis politiques. Cependant si son ministère refuse le paiement d'un compte, mon honorable ami (M. Lang) écrit en faveur de son partisan, et immédiatement, la réception de la lettre est suivie du mot d'ordre de payer le compte. Pourquoi ? Parce que le compte était raisonnable ? Quelle était la raison ? Dans ce cas, que ne l'a-t-on payé sans l'intervention de l'honorable député ? Le ministère de l'Agriculture avait préparé, pour la gouverne des recenseurs, un bulletin et des instructions, de manière à prévenir toute erreur dans les comptes. Mais grâce à l'intercession de l'honorable député, qui exerça son influence politique en écrivant une lettre au ministère compte fut déclaré en règle et acquitté.

M. COCHRANE : C'était pour la pension.

M. BLAIN : En repassant les item, je vois qu'on a dépensé $2.000 pour envoyer des télégrammes aux recenseurs. Quelle nécessité y avait-il de payer $2,000 pour l'envoi de dépêches un mois après qu'on eût transmis les instructions requises ? Etait-ce à cause du soin particulier avec lequel le ministre avait préparé et publié ces instructions ? Non, c'était parce que les instructions communiquées aux commissaires étaient défectueuses sur plusieurs points, et il se vit obligé d'envoyer des télégrammes dans toutes les directions, ce qui a coûté au trésor public plus de $2,000, en moins de six semaines. Mais cela n'est pas tout : après que les recenseurs étaient réunis pour recevoir des explications, ils étaient souvent obligés d'attendre les instructions du gouvernement pendant trois, quatre et même cinq jours. Voici un paragraphe qui jettera un peu de lumière sur ce point. Dans le comté de Peterborough-est, le commissaire, John Kerr, écrit au ministère à propos de son compte et déclare ce qui suit sous sa signature :

Vous pouvez voir qu'on a encouru des dépenses considérables dont nous ne pouvons être tenus responsables, ni les recenseurs ni moi-même, à cause du retard que l'on a mis à nous transmettre les livres et les papiers nécessaires.

Qui est responsable de cela ? Ce n'est certainement pas sur le député du comté ni sur les commissaires ou les recenseurs que retombe le blâme. On faisait venir ces derniers de toutes les parties du comté à un endroit central, et après leur arrivée on les hebergeait dans les meilleurs hôtels de la localité aux frais du pays en attendant l'arrivée des pièces nécessaires. Un autre paragraphe de cette lettre dit :

On doit accorder six jours de paye à James Pengelby et Charles O'Reilly de Norword. La première semaine ils ont attendu ici trois jours. Mais comme les bulletins n'étaient pas encore arrivés ils étaient obligés de prendre deux jours de plus sur la semaine suivante.

Cela signifie qu'après avoir répondu à l'appel ils ont attendu trois jours avant de recevoir leurs instructions. Je n'hésite pas à exprimer l'opinion qu'on s'est rendu coupable de négligence—pour ne pas dire de quelques petites manœuvres politiques. Je laisse ce point à l'appréciation de la Chambre. Passons à un autre comté. M. Kelly qui était commissaire de Hastings-nord, présenta un compte très élevé, $653.14. Ce compte donna lieu à quelque difficultés et il ne fut pas payé tout de suite. Alors, M. Kelly se dit : je relancerai le gouvernement. Il savait comment s'y prendre pour atteindre le ministre et il se dit : ce qu'il me faut c'est l'appui d'un partisan influent du parti de la réforme. Et il choisit le candidat de ce parti pour la législature provinciale du comté, M. Lott. Après le refus de paiement du compte ils se rendirent ensemble à Ottawa et M. Lott exerça son influence politique auprès du ministre de l'Agriculture. Ils eurent une intervue avec le ministre. Voici les premiers mots de la lettre adressée subséquemment à l'honorable ministre :

Lorsque j'ai eu l'honneur de vous rencontrer, jeudi dernier, à la Chambre des communes accompagné de M. Lott.

Ce monsieur admet par conséquent sous sa propre signature qu'il est venu à Ottawa en compagnie du candidat de la réforme à la législature provinciale de ce comté et que les deux ont vu le ministre de l'Agriculture. Qu'est-il résulté de cette entrevue ? Voilà le point important. Personne n'a droit de se plaindre de la démarche de ce monsieur auprès du ministre. En cela, il n'a fait que son devoir comme homme politique ; mais si le pays est obligé de payer les frais de cette entrevue, l'opposition a le droit de se plaindre. Quel en était le résultat ? Ecoutez la lettre écrite au ministre de l'Agriculture, après son retour, datée de Marmora, le 24 mars :

Les élections auront lieu à la fin de mai ou au commencement de juin. M. B. O. Lott a été choisi à l'unanimité par la convention libérale. J'ai décidé de travailler dur et ferme dans la circonscription nord de Hastings. M.

Lott est le meilleur solliciteur et le travailleur le plus infatigable que se soit jamais jeté dans une lutte électorale.

J'ai l'honneur de demeurer,
Votre vieux serviteur,
WILLIAM KELLY.

Il paraissait se trouver sur un grand pied de familiarité avec l'honorable ministre dans le champ politique. Qu'est-il résulté de l'entrevue ? Immédiatement après la réception de la lettre de M. Kelly on régularise le compte et on expédie une lettre officielle pour en ordonner le paiement.

Quand le compte fut-il corrigé ? J'aimerais à recevoir une réponse à cette question. Si le compte de $653.14, présenté par le commissaire du comté, M. Kelly, était en règle, s'il était dressé conformément au tarif fixé par le ministre dans les instructions communiquées aux commissaires et aux recenseurs, le ministre aurait dû payer ce compte sans retard ; M. Kelly avait incontestablement droit à son argent ; mais la Chambre peut remarquer que le département adressa une lettre pour ordonner le paiement du compte et que M. Kelly reçut son argent aussitôt que cette influence politique avait produit son effet, même avant que ce monsieur fût de retour chez lui.

M. CLARKE : Le ministre de l'Agriculture s'est tenu les mains en l'air.

M. BLAIN : Il a jeté au vent les deniers publics à ce moment-là. C'est à peu près tout ce que j'ai à dire, M. l'Orateur. Une enquête que j'ai faite dans les différents comtés me permettrait de multiplier ces exemples. Ce que je voulais dire en premier lieu, c'est que le public avait droit de s'attendre à mieux que cela de l'honorable ministre.

M. COCHRANE : Le public le connaît moins bien que nous.

M. BLAIN : Plus tard il le connaîtra mieux. Voici de quoi nous nous plaignons : Lorsque les honorables ministres occupaient les sièges de la gauche de cette Chambre en 1881 et 1891, ils dénoncèrent avec violence le gouvernement libéral-conservateur à cause des dépenses extravagantes encourues pour faire le recensement, et nous sommes surpris de constater, comme doit l'être le peuple du Canada, qu'après l'arrivée au pouvoir de ces grands économes, ils payent deux fois plus cher pour faire exécuter le même recensement que le parti conservateur, malgré le peu d'accroissement de la population.

Nous nous plaignons de l'insuffisance du recensement fait par le gouvernement en ce qui concerne les intérêts agricoles et nous croyons qu'il n'est pas à la hauteur des besoins du pays. De plus nous accusons l'honorable ministre d'avoir cédé à l'influence politique, au moins dans le règlement d'un certain nombre de comptes et de n'avoir pas agi dans l'intérêt du pays comme il l'aurait fait autrement. Nous accusons le ministère d'avoir subi, nous ne savons jusqu'à quel point, l'influence de la politique. Mais nous avons rencontré des cas où l'influence politique a eu son effet, et nous en aurions découvert un plus grand nombre si nous avions poussé plus loin nos investigations. Nous condamnons la dépense excessive faite par le gouvernement. Nous prétendons qu'on aurait dû adopter des procédés plus perfectionnés, que le personnel dirigeant de cette opération aurait dû apprendre quelque chose entre les années 1891 et 1901, qu'il aurait dû faire son profit des nouvelles méthodes en vigueur dans les différentes municipalités du Canada et qu'il aurait dû s'assurer leur concours pour faire le recensement. Dans ce pays où les positions officielles dominent, malgré l'existence des évaluateurs chargés de faire l'estimation municipale dans toutes les localités de la province d'Ontario, le gouvernement envoie d'autres employés en plus grand nombre dans les différents comtés, malgré la décroissance de la population ; mais le peuple s'attend à ce qu'on fasse un meilleur travail dans l'avenir. Je ne suis pas bien certain que l'honorable ministre de l'Agriculture occupera cette position à la fin de la période décennale courante.

M. HOLMES : Oui, ce sera encore lui.

M. BLAIN : L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) dit que oui.

M. THOMPSON (Haldimand) : Et il a bien raison.

M. BLAIN : Je félicite ces honorables messieurs de leur opinion. Nous différons sur ce point. J'invite les députés de Haldimand et Monck (M. Thompson) et de Huron-ouest (M. Holmes) à retourner dans leurs comtés et à expliquer à leurs électeurs pourquoi ce gouvernement soi-disant si économe a jugé nécessaire de dépenser beaucoup plus d'argent pour faire le recensement de 1901 qu'on n'avait dépensé pour celui de 1891.

M. THOMPSON (Haldimand) : Nous y serons.

M. BLAIN : Si l'honorable ministre veut établir une comparaison entre ses méthodes officielles et celles des organisations municipales, il s'apercevra que les électeurs seront unanimes à condamner les premières. Je compte plus ou moins sur le vote des membres de la droite en faveur de cette résolution. C'est un blâme mitigé infligé au gouvernement au sujet du recensement de 1901 comparé à celui de 1891 au point de vue de la dépense. Par conséquent, j'ai l'honneur de proposer l'amendement que je viens de lire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable Sydney Fisher) : M. l'Orateur, je dois féliciter mon honorable ami (M. Blair) de la brièveté de son discours, et je m'efforcerai de suivre son bon exemple. A cette époque avancée de la session il est inutile de

recommencer les discussions antérieures sur cette question. L'honorable député a fait des réflexions très sérieuses sur le gouvernement à propos des dépenses causées par le recensement de 1901, qu'il trouve excessives, surtout si on les compare avec celles du recensement de 1901.

Sans entrer dans les détails je puis affirmer que, si la dépense a été beaucoup plus grande, le travail a été autrement considérable à cause de certaines circonstances que personne ne saurait nier. D'ailleurs la dépense pour faire le même ouvrage en 1901 est plus forte qu'en 1891, pour la simple raison que le coût de la vie s'est élevé considérablement pendant ces dernières années. Il ne m'est pas possible de citer de mémoire une statistique indiquant l'échelle d'augmentation du prix de la main d'œuvre et des choses nécessaires à la vie ; mais, sans entrer dans tous ces détails je puis assurer que ceux qui ont travaillé au recenement de 1901 ont été rémunérés sur une base qui les a mis à peu près sur un pied d'égalité avec ceux du dénombrement précédent, en tenant compte de la cherté de la vie et du surplus de travail. En 1891 les recenseurs recevaient trois cents pour chaque nom inscrit, trois cents pour chaque décès, quinze cents pour chaque ferme dont ils marquaient les détails, vingt cents pour chaque manufacture. En 1901 nous avons établi les taux suivants : cinq cents pour chaque personne, cinq cents par décès, vingt-cinq cents pour chaque ferme et trente-cinq cents pour chaque établissement industriel.

M. HENDERSON : Combien pour chaque ferme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vingt-cinq cents.

M. CLARKE : Voilà une augmentation de 60 pour cent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, entre soixante et soixante-dix pour cent. Je puis dire que ce tarif a été étudié avec soin avant le commencement de l'ouvrage. Il a été délibéré par des hommes compétents en cette matière et accepté comme étant juste et raisonnable en raison du travail exigé. Ce tarif fut réglé sans qu'il nous fût posible de prédire de quelle manière il fonctionnerait ni de déterminer quel serait le chiffre total de la dépense. Il fut établi dans le but d'accorder un salaire raisonnable en retour d'une journée bien remplie à toute personne au service du pays dans cette circonstance, et je puis déclarer, sans aller plus loin, que l'augmentation de la dépense est causée en très grande partie par l'augmentation du tarif des honoraires.

M. CLARKE : Quelles proportions y a-t-il entre les frais du dénombrement domiciliaire et le grand total de la dépense ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le recencement proprement dit de 1901 a coûté jusqu'ici $878,000

Si les honoraires avaient été les mêmes en 1891 qu'en 1901, le recensement aurait coûté $767,000, si on tient compte de l'accroissement de population, ce qui ne fait qu'une différence de $111,000. D'un autre côté, les renseignements recueillis en 1901, en réponse aux 657 questions, au lieu de 216 questions comme en 1891, sont infiniment plus considérables et valent bien cette différence de $111,000.

M. CLARKE : Et à combien s'élèvent les autres dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela était calculé d'après le tarif, mais nous avons jugé nécessaire d'y ajouter quelque chose pour la location des chevaux et les jours d'instruction indépendamment du tarif et sans les comprendre dans le temps consacré au recensement. On a loué des chevaux, mais c'était généralement pour aller plus vite en besogne et mettre moins de temps à livrer les rapports.

C'est dans le même but que nous avons adopté la règle de nommer un recenseur pour chaque arrondissement de vote, au lieu de lui donner un territoire plus grand. Comme conséquence il a fallu préparer à la tâche un plus grand nombre de personnes, ce qui a causé plus de dépenses. D'un autre côté le recensement a été fait en beaucoup moins de temps, et cet avantage valait bien quelques sacrifices de notre part.

M. CLARKE : Le travail du recensement est-il terminé maintenant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le travail des recenseurs, dont je parle dans le moment, est terminé depuis longtemps. Nous avons pris aussi en 1901 le recensement de certains districts qui n'ont pas d'organisation municipale et qu'on avait laissés complètement de côté en 1891. Ces cas ne s'appliquent pas seulement au Yukon et aux parties septentrionales de notre territoire, mais encore à certains districts, non seulement dans les territoires organisés, mais même dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec que les recenseurs ont visités en 1901, tandis qu'en 1891 on en fit tout simplement l'estimation dans les bureaux à Ottawa. Dans le recensement de 1901, tout le pays, que la population fût dense ou dispersée, fut mis en ligne de compte et il constitue un dénombrement officiel de la population du Canada ; tandis que le recensement de 1891 se rapportant à une grande partie du Nord-Ouest, à une étendue considérable de territoires organisés partiellement et à certaines parties de la province d'Ontario n'était rien de plus qu'une estimation approximative faite à Ottawa et ne pouvait pas s'appeler un recensement sérieux. Toutes ces circonstances ont augmentés les frais en 1901.

M. CLARKE : De combien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais le dire exactement ; mais l'ho-

norable député comprendra que le travail du recensement était comparativement facile et peu cher dans les anciennes parties du Canada, en comparaison des districts éloignés et peu habités. Les colonnes se rapportant aux pêcheries, en 1891, ont coûté $2,245, et en 1901 on a payé près de $14,000. En réalité, les statistiques de 1891 se rapportant aux pêcheries valaient si peu de chose qu'on les jeta au panier sans en faire la compilation, tandis qu'en 1901 les renseignements sont classifiés avec soin et fournissent de précieux renseignements pour l'avenir.

M. CLARKE : Le ministre peut-il me dire quelle est la différence entre le coût du recensement dans l'Ile du Prince-Edouard en 1891 et en 1901. Y a-t-il dans cette province des districts éloignés ou peu peuplés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dans le moment les chiffres de l'Ile du Prince-Edouard en particulier. Pour obtenir les rapports plus prompte ment nous avons employé plus de recenseurs, ce qui naturellement a coûté plus cher.

M. SPROULE : Quelle urgence y avait-il à recueillir ces rapports plus tôt que lors des recensements antérieurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La réponse est claire. Plus ces statistiques sont publiées promptement, plus elles ont d'importance. Si on traîne assez longtemps pour laisser s'écouler une grande partie de la période décennale suivante, ces statistiques perdent une grande partie de leur valeur.

M. SPROULE : Ont-elles été communiquées au public en moins de temps que les statistiques du recensement dernier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Je vais renseigner l'honorable député sur ce point, s'il veut avoir la patience de m'écouter. Le dénombrement à domicile devrait être terminé dans les trente jours après le 31 mars. Le commissaire était tenu de reviser toutes les formules avant de les transmettre au bureau central. On en avait reçu dix pour cent avant la fin d'avril ; cinquante-huit pour cent à la fin de mai ; quatre-vingt-trois pour cent à la fin de juin et quatre-vingt-quinze pour cent à la fin de juillet ; ensuite, ceux qui étaient en retard se rapportaient aux parties les plus éloignées du pays. En 1891 on n'avait reçu que un pour cent des bulletins à la fin d'avril ; quarante-et-un pour cent à la fin de mai ; quatre-vingt-trois pour cent à la fin de juin et quatre-vingt-seize pour cent à la fin de juillet. Ces chiffres indiquent un travail plus accéléré et des rapports délivrés plus promptement, si on considère le résultat dans son ensemble en comparant 1901 avec 1891.

M. SPROULE : L'honorable ministre veut-il répéter quel était la proportion comparativement à la fin de juillet en 1891 ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le rapport à la fin de juillet était pratiquement le même dans les deux cas, mais il comprend les formules qui ont été envoyées dès le commencement aussi bien que celles qui sont arrivées plus tard en juin ; et, dans les premiers mois la quantité de ces envois est relativement beaucoup plus élevée en 1901 qu'en 1891. Naturellement il y en a toujours un grand nombre qui ne peuvent arriver que sur la fin, ceux qui se rapportent aux parties peu peuplées et éloignées des centres de population. Partout où la chose a été possible ces formules nous sont parvenues à bref délai, elles ont été transmises avec plus de promptitude en 1901 qu'en 1891.

M. CLARKE : M'est-il permis de demander au ministre si les formules statistiques concernant les manufactures sont comprises dans les formules dont il nous annonce l'arrivée en temps opportun ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. D'après la coutume on avait une formule spéciale pour les établissements industriels.

M. CLARKE : Avez-vous les dates auxquelles les formules ayant trait aux manufactures ont été définitivement reçu par votre département ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je m'en informerai. Le premier volume du recensement de 1891 parut le 26 mars 1893, ou deux ans après ; il comprenait 424 pages. Le premier volume du recensement de 1901 parut en décembre 1902 : il comptait 561 pages et contenait beaucoup plus de renseignements et de tableaux que le premier volume de 1891. Le deuxième volume du recensement de 1891 parut le 25 novembre 1893, le troisième, qui s'occupait des manufactures, le 20 février 1895 ; et le quatrième, comprenant l'agriculture, les produits forestiers et divers sujets, parut le 11 février 1897.

Dans le cas présent, les volumes deux et trois traitant d'agriculture dont il n'était question que dans le volume quatre du recensement de 1891, avec les produits de la forêt, qui dans les deux cas, figurent au volume quatre, de même que les rapports sur les pêcheries, les industries et les mines, sont à peu près terminés et seront sous presse dans le cours du mois prochain. Ils contiennent tous les renseignements contenus dans les volumes deux, trois et quatre du recensement de 1891 parus en novembre 1893, à peu près à la même date par rapport au mois que dans le dernier recensement ; mais le troisième ne parut que deux ans plus tard, en 1895, et le quatrième, qui traitait d'agriculture, de produits forestiers et d'articles divers ne vit le jour qu'en 1897.

Passons aux bulletins statistiques. Le premier de ces bulletins, en 1891, contenant la population de certaines villes ainsi que celles des districts de recensement pour les années 1881 et 1891, porte la date du mois d'août

1891. Le premier bulletin de 1901 qui porte aussi la date du mois d'août contient, outre le chiffre de la population par district de recensement, indiqué également dans le premier bulletin, le nombre des familles et le nombre des habitations dans chaque district de recensement, en même temps que la population des villes en tenant compte des limites municipales. Il parut à peu près à la même date que le premier bulletin, mais il contenait deux fois plus de renseignements.

M. CLARKE : Le premier bulletin parut-il à peu près à la même date ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il parut à peu près à la même date, mais il contient deux fois plus de renseignements.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que le recensement de 1891 n'indiquait pas le nombre des familles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le nombre des familles n'était pas indiqué dans les bulletins ; ce détail se trouve contenu dans le volume subséquent, qui ne parut que beaucoup plus tard.

M. CLARKE : Donc, les premiers renseignements livrés au public parurent à la même date respectivement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une certaine partie, environ la moitié. Dans les bulletins de 1901 on faisait mention de l'état incomplet des statistiques dans quelques districts.

M. CLARKE : Avez-vous changé des chiffres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a changé certains chiffres dans les deux cas ; les bulletins n'étaient jamais absolument complets au moment de leur publication. Leur compilation et leur publication n'avaient d'autre but que de faire connaître au public le résultat général du recensement, mais les chiffres exigeaient une revision, et quelquefois des changements. Les bulletins contenaient un avis qu'ils n'étaient pas absolument complets, qu'il manquait plusieurs détails sur les districts excentriques. On a procédé de la même manière en 1901 qu'en 1891.

M. CLARKE : A-t-on publié plusieurs de ces bulletins?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, plusieurs. Le premier vit le jour en août 1891 ; le deuxième en octobre de la même année, et il indique la statistique de la population d'Ontario ; le troisième, qui parut en novembre indique par district et division de district la population des provinces maritimes ; le quatrième, paru en novembre, fait connaître la population de Québec par district et division de district ; le cinquième, paru en 1892, donne les mêmes détails sur la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; et le sixième, paru en février, présente un sommaire des habitations.

En 1901 le bulletin n° 1 du recensement fut publié au mois d'août ; il indique la population, le nombre des familles et des habitations par district de rencensement, en même temps que la population des villes. Il contient des renseignements qu'on trouvait seulement dans le sixième bulletin du recensement précédent. Le bulletin n° 2, publié le 20 janvier 1902, avait subi un peu de retard, à cause du délai dans certains envois des districts excentriques.

M. CLARKE : Quand a-t-on publié le bulletin n° 2 en 1891?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En octobre.

M. CLARKE : Deux mois après le premier?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLARKE : Combien de mois s'est-il écoulé entre l'apparition du premier et du deuxième bulletin en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Depuis août jusqu'à janvier ; environ six mois. Le bulletin n° 2 du recensement de 1891 indiquait la population d'Ontario seulement, par division de district. Au contraire le bulletin correspondant de 1901 fournit le chiffre de la population totale d'Ontario et du Manitoba, en classant séparément celle des villes et des campagnes ; la population de chaque ville et village organisés en corporation, situés dans un district de recensement, ainsi que les détails sur la population des villes et des villages situés dans deux ou plusieurs districts de recensement.

M. CLARKE : Il reproduit le contenu du premier bulletin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas du tout. Le bulletin n° 3 parut le 22 janvier, et il contient les mêmes détails que le deuxième sur la province de Québec et les provinces maritimes.

M. CLARKE : A quelle date a paru le bulletin n° 3?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques jours après le deuxième, on peut dire presque en même temps. Celui-là s'occupe des provinces d'Ontario et de Manitoba, et celui-ci de Québec et des provinces maritimes. Ils parurent à une semaine d'intervalle et contiennent des renseignements qu'on ne trouve dans aucun des bulletins du recensement précédent.

M. CLARKE : Vous avez fait des découvertes nouvelles?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'en avons pas fait qu'une, nous en

avons fait plusieurs ; sans cela notre recensement aurait été une pauvre affaire.

Le bulletin n° 4 contient des renseignements sur la Colombie Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest et les districts manquant encore d'organisation ; il parut une semaine plus tard. Ces trois bulletins ont vu le jour de semaine en semaine. On peut dire que, pratiquement, leur publication a été simultanée.

M. CLARKE : Quelle est la date de l'apparition des bulletins correspondants de 1891?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891 ces bulletins ont paru en octobre, novembre et décembre, mais ils ne contenaient pas les mêmes renseignements que ceux de 1901.

M. CLARKE : Quelles étaient les dates en 1901?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En décembre et janvier, mais il contient des renseignements qui ne se trouvent pas dans l'autre. Le n° 5 a jaru le 21 février ; un autre bulletin parut deux semaines plus tard, contenant des statistiques sur les divers cultes par province t par territoires, on y fait mention de 142 cultes différents, et il est donné un tableau comparatif des deux recensements. Ces détails manquaient aux bulletins des recenseurs précédents. Le septième, publié en mars, indique la population par origine, ce qui ne se trouve pas, non plus dans aucun des recensements antérieurs. Le huitième bulletin publié le 30 avril indique le mouvement de l'immigration avec l'indication du pays natal des immigrants, qu'on ne trouve pas, non plus dans les bulletins antérieurs à 1901. Dans le bulletin n° 6, on a la population d'après le sexe, avec les conditions matrimoniales ; il a été publié le 24 février. Tous ces bulletins ont été publiés successivement, aussi rapidement que nous pouvions les obtenir de l'imprimeur. Le n° 7 a été publié le 12 mars et le n° 8, le 30 avril. Le n° 9, publié le 16 avril, indique le nombre des infirmes, ce qu'on ne trouve pas non plus, dans le recensement précédent. Le n° 10, publié le 25 juillet, donne la population d'après l'âge, autre détail négligé dans le recensement de 1891. Le n° 11, publié le 24 novembre, contient une statistique agricole de l'Ile du Prince-Edouard—renseignement que le recensement de 1891, n'a rendu publique qu'en 1897, date à laquelle ont été publiés quatre volumes du recensement—après six années de délai. Dans le dernier recensement, ce renseignement a été communiqué au public le 24 novembre 1902, ou 18 mois seulement, après le commencement du recensement. Le 20 décembre, on publiait le bulletin contenant la statistique agricole de la Colombie Anglaise. Le bulletin du 13 décembre contient la statistique de la Nouvelle-Ecosse, et celui du 14 décembre, celui des Territoires du Nord-Ouest. Le 15 décembre, nous publions celui de la statistique agricole du Manitoba, et le 16, celui du Nouveau-Brunswick. Actuellement nous avons, toute prête, la statistique agricole de tout le Canada.

M. CLARKE : La statistique d'Ontario est-elle publiée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; celle de Québec non plus, mais elles sont prêtes à être envoyées à l'imprimeur. Ces renseignements étaient contenus dans le quatrième volume du recensement de 1891, qui n'a été publié qu'en 1897, ou six ans après le recensement, au lieu, qu'aujourd'hui nous n'avons qu'un délai de deu xans.

M. CLARKE : L'honorable ministre nous a donné la date de la publication de certains bulletins du recensement de 1901, mais non celle des autres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai tout donné. Il y en a eu six. L'honorable député a parlé d'une compilation. Il y a quelques mois, en discutant cette question, j'ai dit qu'on avait dépensé des sommes considérables à chaque recensement, pour préparer la statistique concernant les pêcheurs. Lors du recensement de 1891, ce travail avait coûté très cher, mais quand les renseignements arrivèrent à Ottawa, ils étaient si incomplets et si peu exacts, qu'ils ont été mis de côté ; on ne les a pas compilés. Cette fois-ci, nous avons fait la compilation des renseignements que nous avons obtenus. Le recensement de 1901, a coûté le double de celui de 1891, mais dans celui de 1901 nous avons des renseignements précieux et exacts, tandis que dans celui de 1891, la quantité faisait défaut, et ceux que nous avions étaient incomplets et inexacts, à cause de la négligence et de la parcimonie avec lesquelles le travail avait été fait. Il faut tenir compte de cela dans une comparaison entre les deux recensements.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il demandé au fonctionnaire qui avait été chargé du recensement de 1891, d'aider à celui de 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, car j'avais constaté que le recensement de 1891 était tellement incomplet et inexact, que je ne voulais pas lui confier celui de 1901. Je citerai un exemple à l'appui de ce que je viens de dire. Il est bien connu que la mesure agraire en usage dans la province de Québec est d'arpent et non l'acre, ce qui fait une différence d'environ un sixième, cinq acres étant égaux à six arpents. On sait aussi que dans la province de Québec, les cultivateurs mesurent leur grain au minot et non au boisseau. Le minot équivaut à 36 livres, tandis que le boisseau étalon pèse 34 livres. Or, les recenseurs de la province de Québec avaient reçu instruction, en 1891, de prendre leurs renseignements en arpents et minots, la réduction devant se faire dans les bureaux ici. Or, j'ai constaté que les chiffres du recensement étaient ex-

actement ceux qui avaient été envoyés par les recenseurs. Qu'en est-il résulté ?

Il en est résulté qu'un cultivateur de la province de Québec qui avait, par exemple, 100 arpents lui rapportant disons 5,000 minots d'avoine, figurait dans le recensement comme ayant 100 acres, et 5,000 boisseaux d'avoine, soit 50 minots à l'arpent, ce qui était au-dessous de la réalité, dans les deux cas, car il n'avait en réalité que 83 acres qui produisaient tout près de 5,300 boisseaux, soit 64 boisseaux à l'acre. Les cultivateurs de la province de Québec passèrent, aux yeux de l'étranger pour arriérés, puisque leurs récoltes étaient moins considérables, bien que la superficie ensemencée fût plus grande. On en a conclu que leurs terres étaient de mauvaise qualité ou qu'ils ne savaient pas cultiver.

Voilà comment s'est faite la compilation de la statistique agricole du recensement de 1891, avant mon arrivée au ministère de l'Agriculture. Je ne voulais pas que cela se répétât en 1901. Je n'ai pas voulu que le fonctionnaire qui avait toléré cela fût chargé du recensement de 1901.

Permettez-moi de citer un ou deux cas, pour démontrer que les tableaux du recensement de 1891 ne correspondent pas avec les bulletins qui ont été publiés. Nous avons constaté beaucoup de cas semblables, mais je n'ai pas les détails présents à la mémoire. D'ailleurs, je ne veux pas prendre trop de temps en entrant dans une foule de détails, puisqu'une couple de citations suffiront. Prenons d'abord le comté d'Addington, Ont. La statistique agricole de ce comté, en 1891, donne une somme de produits beaucoup plus forte que dans le recensement de 1901. Dans ce cas, comme dans beaucoup d'autres, nous avons dû réprendre tous les détails pour nous rendre compte de cet écart considérable, et trouver les causes de cette diminution dans un comté dont nous pouvions constater les progrès énormes entre la date des deux recensements.

Nous avons d'abord revisé nos propres chiffres, pour voir si aucune erreur n'avait été commise. Après avoir constaté que nos chiffres étaient exacts, nous avons repris les tableaux de 1891 et qu'avons-nous constaté ? Nous avons constaté que ce recensement attribuait à un seul moulin à farine une production de $560,000 de farine en 1891. Remarquez bien, un seul moulin. Dans les feuillets, les recenseurs attribuaient à ce moulin deux employés, seulement, mais le tableau préparé dans les bureaux du recensement lui en mentionnait six. D'après les recenseurs, les gages payés étaient de $750, mais à Ottawa on avait remplacé ce chiffre par $3,750. La valeur de la matière première fixée à $45,000 par les recenseurs, avait été portée à $420,000—on l'avait tout simplement décuplée, ou peu s'en faut. On porta la valeur de la production à $600,000, tandis que le recenseur avait écrit trois millions de livres. Tout le monde sait qu'une production de trois millions de livres, dans un moulin à farine ne vaut pas $600,000 ; c'est à peine si cela équivaudrait à $60,000. Il n'y a pas de doute que le recenseur avait commis une erreur. Le propriétaire du moulin déclare dans une lettre que depuis dix-huit ans, sa production est de soixante barils par jour. Le commissaire du recensement aurait dû s'informer à la source même et faire les corrections nécessaires comme nous l'avons fait dans tous les cas où l'erreur était évidente.

Voici maintenant un autre cas. En 1891, on attribue à Montréal-centre—page 88, vol. 3, recensement de 1891—une cartoucherie, avec un capital de $175,000, 90 employés, payant $30,000 par année en salaires, utilisant pour $10,000 de matière première et ayant une production annuelle de $200,000. Or, il n'y a jamais eu de cartoucherie à Montréal-centre. Il y avait une cartoucherie à Brownburg, dans le comté d'Argenteuil, avec un bureau à Montréal. On a attribué à ce bureau la cartoucherie avec tous ses accessoires, et on a répété la même opération dans le comté d'Argenteuil, ce qui faisait deux cartoucheries, au lieu d'une.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Et on a payé deux fois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. Je n'entrerai pas dans plus de détails pour le moment, mais je dirai quelques mots en réponse aux accusations portées par l'honorable député (M. Blain) qui nous reproche d'avoir changé le tarif des honoraires et le mode de paiement.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer qu'il a oublié de nous dire le nombre de personnes employées à la compilation en 1891 et en 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis le faire à présent——

M. SPROULE : Je crois que cela vaudrait mieux, pour faciliter la comparaison.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas si j'ai ici le nombre des employés, mais voici ce qu'a coûté la compilation dans les deux cas.

Les salaires payés, non compris la rétribution des agents recenseurs, se sont élevés à $236,731 au recensement de 1901. Cela comprend non seulement les compilateurs, mais aussi les employés supérieurs du recensement et tout ce qui a été payé pour le recensement, à part des agents recenseurs, dans tout le pays. Pour le recensement de 1891, les dépenses du même chef se sont élevées à $121,000—un peu plus de la moitié de la dépense correspondante en 1901. Je crois avoir déjà expliqué comment le travail a pu être fait à ce prix, à cette époque.

Mon honorable ami (M. Blain) a parlé du coût des dépenses télégraphiques. Je n'ai pas sous la main, les détails suffisants pour dire ce que ces dépêches ont coûté, mais le titre " dépêches diverses ", qui comprennent

la télégraphie, les frais de voyage du personnel, etc. En 1891, ces dépenses ont été de $9,300, et en 1891, de $17,000, près du double. Dans ce cas-ci, du moins, nous n'avons pas été extravagants.

Je reviens maintenant à la question que j'avais commencé à traiter quand l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) m'a interrompu. L'honorable député (M. Blain) m'a reproché de ne pas m'être assujetti au tarif des honoraires et d'avoir fait ces dépenses contrairement aux règles établies. Sur ce point j'avoue ma culpabilité. J'admets que le tarif des honoraires, applicable aux cas usuels, a été revisé pour l'approprier aux circonstances exceptionnelles, qu'il y avait des circonstances en dehors de l'ordinaire qui demandaient un traitement spécial et dans lesquelles on a accordé des honoraires plus élevés que ceux du tarif ordinaire.

Dans certains cas le travail confié à un homme était plus considérable et le territoire à parcourir, plus étendu ; dans d'autres cas le travail a dû être recommencé pour des causes parfaitement indépendantes de l'employé ; d'autres causes sont de la nature de celle qui a déjà été mentionnée, lorsque tous les documents concernant un district ont été perdus dans un naufrage ; dans certains cas des prix plus élevés ont été payés après l'examen des pièces justificatives établissant que les dépenses additionnelles étaient légitimes et raisonnables.

A ce propos on me permettra de faire remarquer que l'auditeur général n'a pas refusé de certifier un seul de ces comptes. Je crois que nous pouvons en conclure que ces comptes ont été régulièrement examinés et vérifiées. Mon honorable ami a cherché à mettre la Chambre sous l'impression que dans le recensement précédent on s'est strictement conformé au tarif établi, tandis que je m'en suis écarté. Il a laissé entendre que sous le régime des bons conservateurs ces choses étaient impossibles et qu'il fallait l'avénement au pouvoir des affreux libéraux pour nous rendre témoins de pareils abus.

Je veux être charitable et j'aime à croire que mes prédécesseurs ont éprouvé les mêmes difficultés et se sont trouvés en présence de circonstances particulières——

M. POPE : Pas aussi souvent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est possible, mais j'ai constaté que bien que le tarif des honoraires, sous mes prédécesseurs s'appliquât à tout le travail, il s'est présenté des cas où en justice pour un fonctionnaire, il a fallu accorder une allocation et augmenter la rémunération.

J'avoue avoir agi de la même manière en plusieurs circonstances.

Mais je tiens à citer plusieurs cas, dans lesquels mes prédécesseurs ont fait la même chose, dans le recensement de 1891, et j'espère qu'on admettra que si mes prédécesseurs ont eu raison de s'écarter du tarif en 1891 j'ai pu avoir les mêmes raisons d'en faire autant, pour rendre justice à certains fonctionnaires .

Prenons, par exemple, le comté d'Addington, qui est le premier sur la liste. Je vois que sur vingt recenseurs cinq au moins ont reçu beaucoup plus que ce que leur accordait le tarif régulier. Par exemple, un recenseur auquel le tarif accordait $37.15 a reçu $54 au prix uniforme de $3 par jour pendant 18 jours, contrairement à la loi, et contrairement au tarif établi. Mais je n'ai aucun doute que le département a eu de bonnes raisons d'agir ainsi. A l'item suivant, je vois qu'un recenseur auquel le tarif accordait $12.72 a reçu $27, un peu plus du double. Un autre qui aurait dû recevoir $51.30, a reçu $69. Un autre a retiré $42 au lieu de $24.75.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il nous dire ce que le recensement d'Addington a coûté, dans les deux cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'en chiffres ronds, il a coûté une fois plus cher en 1901 ; supposons-le, du moins, pour les besoins de la discussion. Dans le comté de Bruce-nord, dont j'ai ici la liste, je constate que, au lieu d'être payé selon le tarif, les recenseurs ont reçu le prix uniforme de $3 par jour, contrairement à la loi, contrairement aux compte qu'ils auraient dû nous envoyer, attestés sous serment. Le premier cas que je vois est celui d'un recenseur qui aurait dû recevoir $28.64 et auquel il a été payé $45 ; un autre a reçu $54 au lieu de $41.58, et ainsi de suite ; tous ces recenseurs ont reçu plus qu'ils n'auraient de Frontenac, on remarque la même chose. Un recenseur, qui aurait dû recevoir $48.31, a reçu $3 par jour pendant 18 jours, soit $54 ; un autre a reçu $24, au lieu de $21.45 ; un autre encore qui aurait dû recevoir $5.45 a reçu $3 par jour pendant 8 jours, soit $24. C'est la même chose dans Peterborough-est; dix recenseurs ont reçu plus que ce que leur accordait le tarif ; contrairement à la loi, on leur a accordé $3 par jour. La même chose se remarque, en partie, dans Renfrew-nord. Dans Simcoe-est—où est mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) ?—tous les recenseurs de 1891 ont reçu le salaire fixe de $3 par jour, contrairement au tarif. Dans Renfrew-nord, presque tous ont été payés sur le même pied. Le représentant de Renfrew-sud me paraît avoir eu plus d'influence que le député de Simcoe, car non seulement il a obtenu $3 par jour pendant 25 jours pour les recenseurs de son comté, mais aussi cinq cents en plus pour chaque ferme et 10 cents pour chaque fabrique et établissement industriel. C'est la même chose dans Waterloo-sud, où tous les recenseurs, contrairement à la loi, contrairement au tarif, ont reçu $3 par jour, pendant plus de jours que ne leur en accordait le tarif. La même chose a eu lieu dans Waterloo-nord.

Je pourrais continuer cette nomenclature si le temps me le permettait. J'admets que le recensemnt de 1901 a coûté le double de

celui de 1891, mais je prétends que les résultats obtenus justifient cette dépense. Je crois que nous avons un recensement fidèle qui contient des renseignements précieux pour ceux qui étudieront la situation économique du Canada. Je considère que nous avons aujourd'hui un recensement qui rend justice à toutes les parties du pays, tandis que celui de 1891 ne rendait pas justice à la province de Québec et était de nature à déprécier la population, l'agriculture et les industries du pays en général. Nous avons des données authentiques recueillies dans le recensement de 1901 seront corroborés par les totaux et par les compilations parce qu'en sus de la compilation ordinaire, nous avons mis à l'œuvre un personnel de reviseurs qui a refait le travail deux fois, et même trois fois, pour plus certitude.

Mon honorable ami se plaint de l'augmentation du personnel employé au recensement. Il est vrai que nous avons eu plus d'employés ; il est vrai que nous avons payé plus cher pour le travail de compilation, mais comme je l'ai démontré, quand notre travail a été terminé, il était exact et complet, au lieu d'être erroné et incomplet, comme en 1891.

M. POPE : C'est parce que votre travail avait été mal fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami (M. Pope) est tout à fait dans l'erreur. S'il voulait prendre les tableaux de 1891, comme nous l'avons fait, et les comparer avec le résultat des compilations, il verrait que dans bien des cas les résultats sont loin de concorder, et qu'en 1891, le travail a été fait d'une manière négligente et incomplète, tandis qu'en 1901, tout a été revu, revisé et amené au point. Dans tout travail de statistique, le grand point, c'est l'exactitude. Une statistique inexacte n'a aucune valeur, et malheureusement, celle que l'on pourra tirer du recensement actuel perdra une grande partie de son utilité, parce que le recensement de 1891 était tellement inexact et incomplet, que les comparaisons porteront souvent à faux. Le recensement de 1901 constitue un nouveau point de départ. A partir de cette date nous aurons des données exactes, et de cette date, tout le monde pourra établir des comparaisons et tirer des conclusions précieuses sur la situation économique du pays. Je crois avoir établi cela au delà de tout doute et j'espère que la Chambre rejettera la résolution de mon honorable ami.

M. SPROULE : M. l'Orateur, je ne demande la parole que pour quelques instants, afin de répondre à l'honorable ministre de l'Agriculture. Je commencerai par relever sa dernière assertion. Il a dit : Nous avons des renseignements exacts et fidèles, tandis que ceux fournis par le recensement de 1891 étaient absolument inexacts et incomplets.

Quelle preuve avons-nous de l'exactitude du recensement actuel ? Nous n'en avons pas d'autres que la parole du ministre. Nous pouvons tout aussi bien croire que le recensement de 1891 est exact et que celui de 1901 ne l'est pas. Si l'honorable ministre n'a pas de meilleures preuves à donner à l'appui de sa prétention, le public est bien libre d'ajouter foi à ses affirmations dans la mesure qu'il lui plaira.

Il admet que le recensement de 1901 a coûté plus que le double de celui de 1891. Quelles explications nous donne-t-il pour justifier ce surcroit de dépenses ? Nous savons que comme parti, les libéraux ont toujours prêché l'économie mais que, comme gouvernement, ils ont toujours pratiqué le gaspillage. Nous en avons ici une preuve qui vaut toutes les autres. A quoi attribue-t-il cette augmentation de dépenses ? Il l'attribue d'abord, à la rareté de la main-d'œuvre, et aussi à la plus grande somme d'ouvrage qu'il y avait à faire. Il prétend que le recensement de 1891 n'a pas exigé autant de travail que celui de 1901, que la main-d'œuvre était plus cher, et que le coût de l'existence a augmenté et que, par conséquent, il est naturel que le recensement ait coûté plus cher.

Prenons d'abord le coût de la main-d'œuvre. Quelles preuves avons-nous qu'il a augmenté ? J'ai cherché à me renseigner sur ce point et j'ai étudié les chiffres publiés par le Bureau du Travail, concernant le taux des salaires en 1901. Il est vrai qu'il est difficile d'établir une comparaison sur ce genre d'ouvrage parce qu'il ne se trouve pas dans les tableaux publiés et qu'il n'y en a pas d'autres qui pourraient lui être comparés, mais si l'on tient compte des prix payés alors et aujourd'hui, le coût devrait être à peu près le même. Si on prend les salaires en 1901, tels qu'indiqués dans la " Gazette du Travail ", et si on les compare avec les salaires de 1891, on constate qu'un journalier ordinaire en 1901, gagnait de $1 à $1.25 par jour. La moyenne serait donc de $1.12½ par jour. Dans le rapport du bureau de la statistique de la province d'Ontario, je vois que les ouvriers de ferme, en 1891, gagnaient $25.18 par mois, dans toute la province, la nourriture non comprise. L'ouvrier de ferme ne travaille pas tous les jours du mois, de sorte que $25.81 par mois, équivalent à $1.12½ par jour de travail, si on tient compte de certains avantages dont il jouit, et en 1901 la moyenne des salaires était de $1.12½ par jour. Est-ce là la preuve d'une bien grande différence dans le coût de la main-d'œuvre, entre 1891 et 1901 ? C'est plutôt une preuve que le prix de la main-d'œuvre était à peu près le même ; dans tous les cas, il y avait très peu de différence entre les salaires pendant les deux périodes décennales ; par conséquent, l'augmentation du prix de la main-d'œuvre ne peut pas expliquer l'augmentation des dépenses du recensement.

La dernière raison du ministre, c'est qu'il s'est fait beaucoup plus d'ouvrage en 1901. Il est vrai que dans le dernier recensement on a fait un peu plus de travail, mais dans

sa réponse à l'honorable député de Peel l'honorable ministre dit qu'en 1891 on a répondu à 2,111,136 questions, tandis qu'en 1901, il y en a eu 3,034,000, soit environ un tiers de plus, tandis que les dépenses ont doublé. Les salaires étaient virtuellement les mêmes aux deux époques, mais le travail a été fait par un certain groupe d'hommes en 1891 et par un autre groupe en 1901. Avons-nous la preuve que l'augmentation dans le coût de la main-d'œuvre ou l'augmentation dans la quantité d'ouvrage justifient l'augmentation des dépenses ? Je maintiens que non. Nous nous attendions certainement à ce que le recensement de 1901 coûtât un peu plus cher que celui de 1891, mais le surcroît de dépenses est tout à fait disproportionné au surcroît de travail qu'il y a eu à faire. Jusqu'à présent, je ne vois d'autre cause que le gaspillage et l'incompétence.

Le ministre de l'Agriculture dit encore : Nous avons refait le travail deux ou trois fois. C'est parce que le travail avait été mal fait la premire fois, quo'n a été obligé de le recommencer pour le rendre présentable. Il a fallu le faire reviser par des étrangers, et c'est pour cela que je ne suis pas prêt à accepter la parole du ministre, quant à l'exactitude de ces renseignements sans en avoir une autre preuve.

Prenons, comme exemple, ce qui a été fait dans mon comté. Dans les deux divisions de Grey, la population a diminuée entre 1891 et 1901. Dans la division est de Grey, que j'ai l'honneur de représenter, la population était de 26,225 en 1891, et de 25,387 en 1901, soit une diminution de 838. Dans le premier cas, il n'a fallu que 26 recenseurs, y compris le commissaire, pour faire le recensement, tandis qu'en 1901, il en a fallu 59 pour faire le même travail En d'autres termes, on a employé 29 hommes de plus en 1901 qu'en 1891, pour faire le recensement.

En 1891, le recensement de cette division a coûté $1,834, et en 1901, $3,592, c'est-à-dire près du double. C'est une preuve que les personnes employées par le gouvernement en 1901 étaient incompétentes, qu'ils ont gaspillé 'argent du gouvernement, ou qu'elles n'avaient pas de savoir-faire.

L'honorable ministre peut choisir l'excuse qui lui convient le mieux parmi celles-là. Les recenseurs de 1891 ont fait le travail aussi exactement que ceux de 1901, et ils nous ont coûté $1,659 de moins. En 1891, dans Grey-nord, on a employé 26 rencenseurs au prix de $1,665, pour faire le recensement, et en 1901, avec une population augmentée d'un millier d'habitants, il a fallu 51 recenseurs, au prix de $3,000, soit encore le double, environ. Dans Grey-sud, en 1891, 23 recenseurs pour une population de 23,672, et ils ont coûté au pays $1,647, mais en 1901, il en a fallu 39, pour faire le recensement de 22,171 personnes, soit 1,500 habitants de moins et cela a coûté, $2,591, soit $844 de plus qu'en 1891.

Tout cela démontre que le travail a été fait beaucoup plus économiquement en 1891 qu'en 1901, et sous tous les rapports, le travail a été aussi bien fait. Il est vrai que les rencenseurs ont peut-être posé un tiers de questions de plus en 1901, et si l'augmentation des dépenses n'était que d'un tiers, le gouvernement aurait peut-être une excuse. Au lieu de cela, il est admis que le recensement de 1901, a coûté près du double de celui de 1891.

Le ministre de l'Agriculture prétend aussi qu'il a dû employer plus de monde parce qu'il voulait avoir ses rapports plus tôt. Cependant, dans l'ensemble, le résultat du recensement de 1891 a été connu tout aussi tôt que celui du recensement de 1901.

J'ai demandé au ministre de l'Agriculture la différence entre le nombre de personnes employées à la compilation, en 1891 et en 1901. Il n'a pas osé donner le chiffre ; la différence est tellement grande, qu'il en a eu honte. Je suis presque convaincu qu'il a ce renseignement en sa possesison, et qu'il n'a pas osé le donner à la Chambre, bien que je le lui aie demandé trois fois.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SPROULE : Ce que je dis est parfaitement régulier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A quoi l'honorable député fait-il allusion?

M. SPROULE : Je dis que le ministre n'a pas osé faire la comparaison entre le nombre de personnes employées à la compilation du recensement en 1891 et en 1901, parce que la différence était tellement grande qu'il a eu honte de nous donner les chiffres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai donné le coût de la compilation des deux années. Le nombre des employés varie de temps en temps. Au commencement, il y a un certain personnel occupé à la compilation, et avec le temps, il devient moins nombreux. On voit qu'il est très difficile de donner des chiffres exacts.

M. SPROULE : Pourrait-on donner le nombre de jours que ces fonctionnaires ont été employés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faudra en faire le calcul, et c'est ce calcul que je n'ai pas sous la main. L'honorable député n'a pas le droit de dire que je l'ai.

M. SPROULE : Je ne veux pas porter contre l'honorable ministre des accusations que je ne serais pas en état de prouver, mais je prétends que s'il avait voulu établir une comparaison équitable, il nous aurait donné le nombre de jours de travail dans les deux cas. Bien que j'aie demandé ce renseignement à plusieurs reprises, au cours de la session, je n'ai jamais pu l'obtenir et j'ai bien le droit de supposer que, pour une raison ou une autre, il ne veut pas me le donner. Je répète donc que tout, dans ce recensement, nous fournit la preuve que le gouvernement a fait des dépenses extravagantes et inutiles. Je ne dirai pas que le

recensement a été mal fait, car je n'ai pas, à l'heure qu'il est, les renseignements suffisants pour porter une pareille accusation, mais je dis que rien ne nous prouve que le recensement de 1901 est plus exact que celui de 1891. Je sais personnellement que dans ma propre localité, le recensement de 1901 n'est pas exact.

M. HEYD : Citez les cas.

M. SPROULE : Je parle de faits qui sont venus à ma connaissance personnelle, dans la localité où j'habite, et je puis parfaitement en conclure que les mêmes inexactitudes se rencontrent ailleurs. Le ministre ne peut donc pas prétendre qu'il nous a donné un recensement plus exact que les précédents. Quand nous avons demandé la production des tableaux, devant le comité des comptes publics, le ministre de l'Agriculture s'y est refusé.

Je laisse au pays le soin de trouver le motif de ce refus. Le ministre a pris sur lui de donner instruction à ses fonctionnaires de refuser de donner au comité les renseignements que ce dernier avait droit d'avoir et la seule conclusion à en tirer c'est que cela a été fait pour empêcher le comité et le public de connaître la vérité.

Le ministre de l'Agriculture n'a pas raison de se féliciter du magnifique travail qu'il a fait, à propos de ce recensement. Il a fait la même chose que ses prédécesseurs et cela a coûté deux fois plus cher au pays. Cependant, le pays n'en retirera pas pour un sou de bénéfice de plus.

M. HEYD (Brant-sud) : Il me semble qu'après sept mois de préparation, nos honorables amis de la gauche auraient dû nous présenter une meilleure cause. Ils ont cherché à tromper le public, non seulement dans cette Chambre, mais d'un bout à l'autre du pays, sur cette question du recensement. Ils se sont servis de la franchise postale accordée aux députés pour colporter partout des accusations contre le gouvernement, relativement au recensement, et cela me porte à croire qu'ils se proposent d'agiter cette question devant le peuple aux prochaines élections. Une brochure sur le recensement qu'ils ont fait distribuer, et dont j'ai ici un exemplaire, est absolument fausse, du commencement à la fin. Je l'ai parcourue avec soin, et j'ai donné avis de trois interpellations pour fournir au gouvernement l'occasion de répondre à trois accusations contenues dans cette brochure. Je vais les lire pour donner à la Chambre une idée des arguments que nos adversaires fournissent aux électeurs. Voici ce que dit cette brochure :

A un certain moment, 30 personnes ont travaillé pendant des mois comme recenseurs. Ensuite, on adopta le nouveau tarif, et tout leur travail fut mis de côté.

La réponse du département est la suivante :

Cette assertion est absolument fausse sous tous les rapports.

La brochure dit encore :

Pendant un an, un personnel nombreux a été occupé à dresser la statistique de la mortalité, mais tout ce travail a été déclaré inutile et jeté au feu. Plus tard, on l'a fait recommencer. La même chose est arrivée au sujet d'autres compilations.

Le commissaire du recensement répond comme suit à cette accusation :

Le travail sur les tableaux indiquant la mortalité a été fait par quatre fonctionnaires et aucune partie de ce travail n'a été condamnée ou jetée au feu. Cette assertion est absolument fausse.

Je me permettrai de dire ce que le commissaire n'a pas osé dire ; c'est que cette assertion est fausse en tous points et a été faite dans le but de tromper le public. La troisième accusation contenue dans cette brochure, qui donnera une idée des autres, est celle-ci :

Pendant environ deux ans, un personnel d'environ trente employés a été occupé à changer et à modifier les rapports des recenseurs, à convertir en terres arables et en pâturages des terrains en jachère et des terres boisées.

La réponse à cette troisième accusation est qu'elle est absolument fausse d'un bout à l'autre. L'expression "en jachère" me rappelle que la seule accusation que l'on a pas portée contre le recensement, c'est qu'il n'y a pas de colonne dans les tableaux, affectée aux terres en jachère.

L'opposition aurait dû mieux préparer son attaque. Nos adversaires auraient dû profiter des deux ou trois années qu'ils viennent de passer "en jachère" pour trouver des accusations sérieuses à porter contre ce recensement. Le travail est devant nous, nous pouvons l'analyser à notre guise, nous pouvons constater s'il a été bien bait et s'il est supérieur à celui de 1891, et cependant, la seule amélioration que l'honorable député de Peel puisse nous suggérer c'est de faire faire le recensement par les évaluateurs auxquels il faut six mois pour faire leur travail.

Comment leur faudrait-il de temps pour faire le recensement s'il a fallu employer pour cela 22 hommes pendant trente jours ? Cela leur prendrait deux ans au moins, et toute l'utilité d'un recensement réside dans la promptitude avec laquelle il est fait et dans le nombre et le choix des renseignements qu'il contient.

La grande accusation que l'on porte, c'est que le dernier recensement a coûté trop cher, et on essaye à le prouver en disant que celui de 1891 a coûté moins cher que celui de 1901. Parce que le recensement de 1901 a coûté près de $1,200,000 ce n'est pas une preuve qu'il y a eu du gaspillage, de même que ce n'est pas une preuve d'économie que de dire que le recensement de 1891 n'a coûté que $550,000. Si j'avais construit un maison en 1891 au prix de mille dollars et si j'en avais construit une autre de $3,000 en 1901, ce serait une absurdité de ma part de pré-

tendre que j'ai été économe en 1891, et prodigue en 1901. Si quelqu'un venait vous dire : En 1891 l'exploitation de ma fabrique m'a coûté $500 et l'an dernier, cette exploitation m'a coûté trois fois plus cher; la première chose qui vous viendrait à l'idée serait de lui demander: Faites-vous le même genre et la même quantité de travail aujourd'hui qu'en 1891 ? On ne peut faire de comparaisons qu'entre choses semblables. Celui qui compare le recensement de 1891 à celui de 1901 fait voir qu'il n'a pas examiné la nature des deux recensements. Il n'y a pas de comparaison à établir entre ces deux recensements au point de vue de la perfection avec laquelle ils ont été faits. Voyons, par exemple, le nombre d'employés qui ont travaillé à ces recensements. En 1891, il y en avait 4,320 et 8,800 en 1901, c'est-à-dire plus du double. Le dernier recensement est tout à fait différent du précédent, il est beaucoup plus complet. Il a exigé beaucoup plus de travail et pour cette raison——

M. BLAIN : En quoi le recensement d'Ontario en 1901 est-il plus complet que celui de 1891 ?

M. HEYD : Je crois que le tarif en 1891 était de 3 cents par nom, et de 5 cents en 1901. Ce dernier prix me paraît très modéré pour le travail accompli. Je me suis laissé dire qu'un certain journal de Montréal a payé plus de 5 cents par tête pour obtenir des signatures sur certaines pétitions qui ont été présentées à cette Chambre. Qu'on ait payé trois ou cinq cents cela ne prouve rien.

M. POPE : Etes-vous certain de cela ?

M. HEYD : Il y a beaucoup d'autres choses que je sais et que je ne puis pas dire ici, et il y en a d'autres que je m'abstiens de dire par délicatesse. Comparons un instant le travail qu'un recenseur de 1891 était censé faire pour 3 cents, avec celui qu'on exigeait d'un recenseur de 1901 pour 5 cents. Il y a d'abord une différence marquée dans le nombre des questions qu'il fallait poser. J'ai ici quelques-unes des formules. Je les ai prises au hasard et elles sont loin de donner une idée complète du travail qu'il y a eu à faire. Ils suffiront cependant à établir ce que je veux démontrer. Le recenseur de 1901 avait 11 formules, sans compter quatre tableaux spéciaux, tandis que celui de 1891 n'en avait que 9. La population était augmentée et cela occasionnait encore un surcroît de travail ; mais laissons cela de côté pour nous occuper que des formules qui concernent les terres et les fermes et qui étaient entre les mains de presque tous les recenseurs. En 1891, il y avait 75 questions à poser et 127 en 1901. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un homme enregistre autant de noms quand il a 127 questions à poser, que s'il n'en avait que 75. Voyons maintenant les tableaux concernant l'industrie de la papeterie. Ici, le nombre de questions n'est pas encore aussi important que le travail de statistique dont elles devaient fournir les éléments. En 1891, il y avait 10 colonnes tandis qu'en 1901, il y en avaient 31., et le travail qu'a nécessité le classement de ce nombre additionnel de chiffres a occasionné des dépenses considérables.

Passons maintenant aux minerais qui constituent une part importante des exportations de ce pays et qui méritent une mention spéciale. En 1891, nous n'avons exporté que pour $5,748,000 de minérais, tandis qu'en 1901 nous en avons exporté pour $40,000,000. Le ministre de l'Agriculture était bien excusable de dépenser un peu plus d'argent pour obtenir des renseignements exacts sur les ressources minérales du Canada.

Dans le recensement de 1891, il n'y avait que 23 questions concernant les minérais, tandis qu'il y en avait 224 en 1901.

Comment prétendre que les recenseurs de la Colombie Anglaise aient pu demander le même prix pour écrire 224 réponses que leurs prédécesseurs qui n'en avaient de 23. Pouvait-on s'attendre à ce que le bureau du recensement à Ottawa compilât, séparât, analysât et mît en ordre les réponses à 224 questions pour le même prix que ce travail avait coûté quand il n'y en avait que 23 ? Cependant, on accuse le gouvernement d'avoir gaspillé les deniers publics, parce que le travail n'a pas été fait pour le même prix dans les deux cas.

Passons maintenant à la partie industrielle. Les industries du pays ont progressé dans des proportions considérables. Le tableau industriel de 1891 ne contenait que 23 questions, tandis que celui de 1901 en contenait 63. Comment veut-on que le travail dans les deux cas ait été fait pour le même prix, surtout si l'on tient compte du surcroît de besogne occasionné par la vérification et la compilation des rapports envoyés par les recenseurs ? En 1891, nos exportations n'étaient que de $6,000,000, et en 1901, elles se sont élevées à $18,000,000. Le peuple n'a pas d'objection à payer pour tout ce qui pourra lui procurer des renseignements sur le développement agricole, minéral et industriel du pays, et si le recensement de 1901 a coûté $1,250,000, tandis que celui de 1891 n'a coûté que $500,000, nous en avons eu pour notre argent.

Prenons, par exemple, le beurre et le fromage. En 1891, nous avons exporté pour $9,000,000 de fromage, et en 1901, pour $19,886,000.

En 1891, nos exportations de beurre se sont élevées à $602,000, et en 1901 à $5,600,000. En 1891, bien peu de renseignements ont été demandés au sujet de ces industries, tandis qu'un grand nombre ont été demandés en 1901. Prenons l'annexe qui concerne la population, elle contient 33 questions comparées à 16 questions en 1891, soit 18 de plus. Cela entraîne un travail additionnel de compilation des rapports et la nécessité d'avoir des commis additionnels. Prenons l'argile, par exemple, on a posé à ce sujet 31 questions en 1901 et seulement dix en 1891. Dans le cas des minéraux, en 1891, les ques-

tions étaient de 28, et en 1901 de 200. Il est inutile pour moi de faire allusion à la question des pêcheries, au sujet de laquelle il y avait plus de 200 questions, soit 100 de plus en 1901 qu'en 1891. L'industrie de la pêche est très importante en ce pays. Elle permet à une foule de personnes de gagner leur vie, et le gouvernement, en dépensant de l'argent pour obtenir des renseignements à ce sujet, n'a fait que son devoir. Les honorables députés de la gauche établissent une comparaison entre deux choses qui sont entièrement différentes, le recensement de 1891 et celui de 1901. J'ai ici deux livres dont l'un est le premier volume du recensement de 1891 et l'autre le premier volume du recensement de 1901. Il suffit d'examiner ces deux volumes pour se rendre compte que les membres de la gauche ne sont pas convenablement renseignés et agissent uniquement dans le but de critiquer. Il ne peut y avoir de comparaison dans la valeur des renseignements contenus dans les deux volumes. Si l'on prend le premier volume du recensement de 1891 : on constate que la page 105 est remplie des renseignements contenus sous les titres suivants :

Maisons—en bois, en briques, et en pierre ; maisons—à un, deux, trois, quatre étages et plus ; maisons à une une, deux trois, quatre, cinq, six à dix pièces ; onze à quinze pièces ; seize et plus, inhabitées, en cours de construction.

Les deux derniers titres sont importants, mais 105 pages sur 375 contiennent des renseignements de la classe indiquée par les titres dont je viens de donner lecture. Qu'est-ce que cela fait au peuple de ce pays de savoir combien il y a de maisons à un, deux ou trois étages ; de maisons contenant une, deux, six ou quinze pièces.

Ce sont là des renseignements qui n'ont aucune valeur pour la population. On consacre 104 pages aux renseignements contenus sous la rubrique " condition civile de la population ", et ces renseignements sont absolument incomplets comparés à ceux qui ont été obtenus en 1901. On consacre 105 pages sous la rubrique des cultes. Une foule de gens attachent une grande importante à cette question et le volume de 1901 consacre 140 pages à cette question. Passons maintenant à la rubrique " lieux de naissance ". Nous apportons beaucoup d'intérêt à la question de savoir d'où vient notre population, et nous dépensons chaque année des montants considérables pour amener dans le pays la meilleure classe d'immigrants. Le recensement de 1891 consacre 31 pages aux origines et à la nationalité de la population, tandis qu'en 1891, les renseignements contenus sous ce titre comprennent 190 pages. Malgré cela, nos amis de l'opposition prétendent que ces 190 pages de statistique remarquable doivent être composés au même prix que les 31 pages du recensement de 1891. Il est bien évident qu'une pareille prétention est absurde à sa face même.

Les quatre volumes du recensement de 1891 ne traitaient que 89 sujets, tandis qu'en 1901 il y en avait 201, ou près de trois fois plus. Si l'on en juge par le nombre de colonnes, le dernier recensement contient près de trois fois plus de renseignements. Voyons maintenant ce qui en est de la valeur de ces renseignements. En 1891, il y avait sept tableaux, tandis qu'en 1901, il y en avait 18. En 1891, il n'y avait qu'environ 215 questions à résoudre, tandis qu'en 1901, il y en avait plus de 623. Cependant, les honorables députés de la gauche nous accusent d'extravagance parce que nous n'avons pu recueillir tous ces renseignements au même prix qu'en 1891. Si l'on établit qu'un homme a dépensé $3,000 pour exploiter sa fabrique en 1891, et $10,000 en 1891, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il a manqué d'économie dans son administration. Il se peut que le nombre de ses employés ait augmenté ainsi que la quantité des produits qu'il fabrique.

Le seul reproche que je puisse adresser au ministre de l'Agriculture, c'est de ne pas avoir payé les réclamations de ceux qui ont travaillé consciencieusement et qui n'ont pas été suffisamment rétribués.

Il était impossible de se procurer ces renseignements et de parcourir de longues distances pour la maigre somme de 5 cents par nom et gagner sa vie, et bien que le recensement de 1901 ait coûté plus cher, les agents recenseurs n'étaient pas aussi bien payés, et n'ont pas réalisé autant de bénéfices qu'il y a dix ans passés. Si le rapport de l'auditeur général indique qu'ils ont reçu $3 par jour, ils ne les ont jamais touchés. Ceux de mon comté n'ont pas reçu $3 par jour. Le nombre de noms qu'ils ont enregistrés a été divisé par 60, ce qui a donné le nombre de jours, et chacun d'entre eux s'est trouvé court de trois jusqu'à 15 ou 20 jours. C'est là qu'a commencé pour nous toute la difficulté, difficulté qui n'intéresse guère les honorables députés de la gauche, mais qu'il nous faudra régler avec nos agents-recenseurs. Quelques-uns d'entre eux ne sont pas satisfaits, mais ils sont trop loyaux à l'égard de leur pays pour se laisser entraîner à abandonner leur propre parti, bien qu'ils n'aient pas été aussi bien payés que leurs prédécesseurs de 1891.

Si l'on tient compte de la somme d'ouvrage qu'a nécessité la préparation des renseignements contenus dans ces deux volumes que j'ai ici, on constate que le recensement de 1901 pourrait tout aussi bien avoir coûté trois fois plus cher que celui de 1891. Le recensement de 1891 ne contient que 83 colonnes consacrées à la statistique, tandis qu'en 1901, il y en a au-delà de 200. Si les honorables députés de la gauche ont d'autres critiques à faire du recensement, qu'ils les appuient sur des faits. Ce n'est pas un bon argument que de prétendre qu'il a coûté plus cher ou qu'un plus grand nombre d'hommes y ont été employés. La question importante est de savoir ce que ces em-

ployés ont fait en 1901 et ce qu'ils ont fait dix ans auparavant ? Qu'ils comparent le résultat, et nous serons alors en état de juger si l'on a dépensé de l'argent inutilement de 1901 pourrait tout aussi bien avoir rien en démontrant que le recensement de 1901 a coûté plus que celui de 1891. Il en coûtait plus cher pour exploiter une ferme de 100 acres de terre dans ce pays en 1901 que pour en exploiter une de 50 acres il y a dix ans passés. Il faut comparer ses choses identiques.

M'étant déjà occupé de cette question du recensement et ayant étudié le recensement des Etats-Unis, j'ai consacré une partie de mon temps depuis samedi dernier à étudier cette question, et j'en suis arrivé à la conclusion que le gouvernement n'avait pas fait preuve d'extravagance dans le cas qui nous occupe et je constate que le recensement répond aux besoins de la population et fournit des renseignements utiles. Les accusations que l'on porte ne sont pas conformes aux faits. Je puis dire la même chose des accusations contenues dans les pamphlets électoraux que les honorables députés de la droite ont expédiés de cette Chambre par pleins wagons. C'est pourquoi j'espère que ceux de ces honorables députés chez qui le sentiment de l'honneur et de la dignité existe encore—et il y en a un grand nombre dans ce cas—au lieu de permettre que ces documents soient expédiés par centaines de mille—et que quelques-uns soient détruits parce qu'ils ne sont pas assez mensongers—vont étudier la question pendant dix minutes et cela suffia à les convaincre que presque tout ce qui est contenu dans ces pamphlets politiques, au sujet du recensement de 1901, est absolument faux.

M. HENDERSON : Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. La question a été si bien exposée par mon honorable ami (M. Blain) qui en a fait une étude spéciale et qui a prononcé un fort discours à l'appui de sa résolution, qu'il est inutile pour moi de la discuter bien longuement. Quant à l'argument invoqué par l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), je constate qu'il ne s'accorde pas avec les arguments du ministre de l'Agriculture. Ce dernier a bien voulu nous dire dès le commencement que l'augmentation dans les dépenses du recensement devait être attribuée au coût plus élevé de l'existence. Mais le député de Brant-sud ne s'est pas contenté de cela, et il a essayé d'établir, au moyen d'une série de citations prisées dans les différents tableaux du recensement, que le travail était plus considérable, que les volumes publiés contenaient un plus grand nombre de renseignements et que c'était là la cause de l'augmentation dans le coût de ce recensement. Je vais laisser ces deux honorables députés régler entre eux cette question. L'honorable député de Brant-sud nous a dit que le dénombrement des fromageries était un exemple tendant à expliquer cette augmentation dans les dépenses. Maintenant si j'ai bien compris, pour faire le recensement dans une fabrique, il faut remettre au gérant des tableaux que ce dernier doit remplir, et l'agent recenseur n'a pas trois minutes de travail à faire, par conséquent il ne lui faut pas prendre une journée toute entière pour cela.

M. HEYD : Les tableaux concernant les statistiques n'exigent-ils pas plus de travail?

M. HENDERSON : Je vais expliquer ce point dans un instant. Si une fromagerie fabriquait 100,000 livres de fromage en 1891, et quen 1901 elle en fabriquait 200,000 livres, je voudrais savoir par quel raisonnement l'honorable député de Brant (M. Heyd) en arrive à la conclusion qu'il doit en coûter le double pour enregistrer ces 200,000 livres de fromage que pour en enregistrer 100,000. Je ne vois pas même comment il pourrait en coûter plus cher en 1901 pour faire l'addition de tous ces différents montants. Il y avait peut-être quelques fabriques de plus en 1901, mais cela n'est pas suffisant pour doubler le coût du recensement, ce qui a été admis par le ministre de l'Agriculture lui-même.

Le ministre de l'Agriculture nous a dit que l'une des raisons pour lesquelles le recensement de 1901 avait coûté plus cher, c'est que l'on avait dû employer un plus grand nombre d'agents instructeurs à qui il avait fallu donner des renseignements. Il a parfaitement raison sur ce point et c'est aussi de cela que nous nous plaignons. Il a employé un nombre deux ou trois fois plus considérable d'agents recenseurs qu'il aurait dû le faire, il a fallu donner des instructions à chacun de ces agents, leur payer leur journée pour aller recevoir leurs instructions et, dans certains cas, on leur a même payé leur pension. A certains endroits, comme à Verchères et à Chambly, dans la province de Québec, ces agents recenseurs ont été nourris. Pourquoi en a-t-il été autrement dans mon comté? Je ne vois pas quelle peut être la raison de cette distinction. Tout cela tend à démontrer le peu de soin avec lequel ces comptes sont préparés, quand je constate que das u comté un homme est payé pour un certain item qui est refusé dans un autre comté.

Le ministre de l'Agriculture que lors du recensement de 1891, on n'a pas respecté la loi et que les agents recenseurs ont été payés d'après un prix déterminé, au lieu de recevoir tant par jour. Je tiens à attirer l'attention sur ce point, car en émettant cette prétention, l'honorable ministre n'a pas fait preuve de son esprit de justice ordinaire. Il a pris comme exemple, le comté d'Addington, ceux de Bruce-nord, de Renfrew-nord et de Frontenac. Or, nous savons tous que la population de ces comtés est clairsemée et que dans une foule de cas les agents recenseurs sont obligés de parcourir de longues distances pour se rendre à la demeure de chaque habitant demeurant

dans cette partie du pays. L'honorable ministre s'est bien gardé de mentionner le comté de Peel où la population est plus dense, ainsi que le comté d'Halton, il s'est contenté de faire allusion à des comtés dont la population est clairsemée et où il est absolument nécessaire d'avoir recours à un autre mode de paiement des agents recenseurs que celui qui a été adopté dans les comtés populeux, pour rendre justice à ces agents. S'il voulait examiner ses propres bordereaux de paie, je ne serais pas surpris qu'il y trouverait ds chiffres tendant à établir ma prétention. Je dis donc que son argument sous ce rapport était de nature à induire en erreur. Mais ce point n'est pas très important, car l'honorable ministre nous a dit que le recensement de 1901 avait coûté le double de celui de 1891, et je suppose que le même principe s'applique aux comtés qu'il a mentionnés comme aux autres.

Il nous a dit aussi que le recensement avait coûté 3 cents par nom en 1891, et que cela n'était pas suffisant. En 1901, il a accordé à ses agents recenseurs 5 cents par nom, soit une augmentation de 66⅔ pour 100. En 1891, on accordait 15 cents par ferme et en 1901, 25 cents, soit une augmentation de 66 pour 100. En 1891, le recensement de chaque fabrique rapporte 20 cents et en 1901, 30 cents, soit une augmentation de 50 pour 100.

Il nous dit aussi que cette augmentation est due uniquement à l'augmentation survenue dans le coût de l'existence. Quand je l'ai entendu faire cette remarque, je me suis demandé ce qu'il était advenu du fameux tarif différentiel. Les libéraux devaient réduire le coût de tous les articles nécessaires à la subsistance. Nous devions nous habiller, nous chausser et nous nourrir à bon marché, grâce à ce tarif différentiel. Malgré cela, l'honorable ministre nous dit qu'il a été obligé de payer ses agents recenseurs plus cher par suite de l'augmentation survenue dans le coût de l'existence. En quoi consiste cette augmentation ? L'honorable ministre de l'Agriculture a-t-il pris la peine de se renseigner avant de faire cette déclaration ? J'en doute fort et je crois qu'il a parlé au hasard.

Le ministre de la Justice nous a dit l'autre jour qu'il fallait augmenter les traitements des juges, parce que la vie coûtait plus cher et qu'il leur fallait payer plus pour leurs habits et autres nécessités de la vie. Cependant, le tarif différentiel devait contribuer à abaisser le coût des étoffes, et permettre au consommateur canadien d'acheter ses chaussures à meilleur marché. Ces deux genres d'arguments sont incompatibles.

Je vais citer certains item, afin de constater sous quel rapport le prix de la vie a augmenté. Prenons le prix du blé, par exemple. Le prix de ce produit doit être un bon moyen de juger du coût comparatif de la vie en 1891 et 1901, car la hausse ou la baisse qui se produit dans le prix du blé, se produit également dans le prix du beurre ,des œufs et autres articles de consommation. Si le blé coûtait moins cher en 1891 qu'en 1901, il devait en être de même pour la farine, et l'argument invoqué par l'honorable ministre aurait sa raison d'être. Mais que voyons-nous ? Depuis que l'honorable ministre a émis cette prétention, qui m'a beaucoup surpris, je suis allé à la bibliothèque et j'ai consulté les liasses du " Globe,' afin de voir quel était le prix du blé en 1891, sous le régime conservateur, alors que les cultivateurs de ce pays possédaient un bon gouvernement, et que leurs intérêts étaient soigneusement protégés par ceux qui étaient à la tête des affaires à cette époque. J'ai constaté qu'en 1891 le blé se vendait $1.08 le boisseau, tandis qu'en 1901 il se vendait pour la misérable somme de 77 cents, soit 30 cents de diminution. Et, après cela, l'honorable ministre nous dit qu'il a dû payer ses agents recenseurs plus cher par suite de l'augmentation survenue dans le coût de l'existence, soit une différence de près de 60 pour cent, alors que le prix du blé est tombé de 30 pour cent. N'est- il pas évident qu'il y a eu là extravagance ? Ne trouve-t-on pas dans les paroles de l'honorable ministre de l'Agriculture la propre condamnation du montant considérable qu'a coûté ce dénombrement ? Les faits ne corroborent pas sa prétention que l'augmentation survenue dans le coût de l'existence est la cause de l'augmentation survenue dans le coût du recensement.

Nous pouvons établir la même comparaison pour d'autres articles que le blé. Prenons, par exemple, les lainages. Le tarif différentiel devrait nous permettre d'acheter ces articles à bon marché. Les fabricants d'articles en laine se plaignent que le tarif différentiel a ruiné leur industrie, en abaissant les prix, mais il appert que ce tarif n'a rapporté aucun bénéfice au consommateur. C'est à l'importateur que va tout le profit. Le consommateur n'y a rien gagné, car le ministre de l'Agriculture n'a donc pas donné les résultats que l'on en attendait dans l'intérêt du public. Tant que le ministre ne nous aura pas fourni une meilleure raison que celle de l'augmentation survenue dans le coût de l'existence, pour justifier cette augmentation énorme autant qu'extravagante dans le coût du recensement, je serai obligé de condamner sa conduite et le résultat de la politique qu'il a cru devoir mettre en vigueur lors du recensement de 1891.

M. HOLMES (Huron-ouest) : L'honorable préopinant (M. Henderson) a cherché à démontrer que le coût des articles nécessaires à la subsistence n'a pas augmenté, et que le recensement de 1901 n'aurait pas du coûter plus cher que celui de 1891. Que le prix du blé se soit maintenu ou non, l'honorable député reconnaîtra, dans tous les cas, que le prix de la main-d'œuvre est plus élevé. Prenant comme base de comparaison ses propres dépenses, je suis convaincu qu'il reconnaîtra, si non publiquement du moins privément, que la vie coûte plus cher aujourd'hui qu'il y a 10 ans passés. Il n'a qu'à

consulter le volume du recensement pour trouver l'explication et les causes de cette augmentation dans le coût du recensement. Cette explication a été fournie par le ministre de l'Agriculture et il est inutile pour moi de revenir sur ce point. Seulement je dirai que les membres de la droite savent se plier aux circonstances.

Il est inutile de mêler la question du tarif à cette discussion, mais il n'en est pas moins vrai que nous avons entendu souvent les membres de l'opposition prétendre que le tarif différentiel n'était d'aucun avantage pour le pays. Ils nous ont dit que ce tarif était une illusion et un leurre avec lesquels nous cherchions à tromper le peuple anglais comme le peuple canadien en essayant de leur faire croire qu'ils devaient retirer certains avantages de ce traitement privilégié.

L'honorable député d'Halton (M. Henderson), tant par son langage que par ses manières extravagantes, a reconnu la prétention qui a toujours été soutenue par les libéraux, que ce traitement privilégié avait été un véritable avantage pour le peuple. Mais ce n'est pas de tout cela qu'il s'agit quant à ce qui concerne le recensement. Nous sommes bien prêts à reconnaître que le dénombrement de 1901 a coûté plus cher que celui de 1891, et c'est à peu près là tout ce qu'a prouvé l'honorable député de Peel (M. Blain) Sans vouloir lui manquer de respect, je crois que la montagne en travail a enfanté une souris. Les accusations qu'il a portées contre le gouvernement se résument à peu de chose. Je voudrais aussi parler de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Les membres de la gauche sont toujours prêts à soutenir l'exactitude du recensement de 1891. Ils prétendent qu'il ne contient aucune erreur, et l'honorable député a déclaré——

M. SPROULE : L'honorable député voudrait-il me permettre de lui dire que je n'ai pas fait de déclaration de cette nature?

M. HOLMES : Je ne vous ai pas accusé de l'avoir dit. J'ai déclaré seulement que c'était là la prétention émise par les membres de la gauche. Toutefois, le député de Grey-est a déclaré qu'il connaissait——

M. BLAIN : L'honorable député (M. Holmes) attribue ces déclarations à quelques membres de la gauche. Voudrait-il avoir l'obligeance de citer des noms ?

M. HOLMES : J'ai fait allusion au député de Grey-est qui, parlant de son propre comté, a déclaré que le dénombrement de 1891 avait été fait avec beaucoup plus d'exactitude que celui de 1901. Jai ajouté que les membres de la gauche étaient prêts à affirmer que les renseignements contenus dans le recensement de 1891 étaient assez exacts. Seulement j'ai devant moi le rapport du bureau des industries d'Ontario, qui contient le résultat du recensement dans chaque municipalité, et j'ai constaté que les chiffres du recensement de 1901 se rapprochaient beaucoup plus des chiffres du dénombrement municipal de la même année, que ceux du dénombrement de 1891, et que le recensement de 1901 était beaucoup plus fidèle que celui de 1891. Ainsi, dans le canton Glenelg, dans le comté de Grey, la différence entre le recensement municipal de 1901 et le dénombrement fédéral est de 53, tandis qu'en 1891, cette différence était de 281. Dans le canton Osfrey, la différence dans le premier cas était de 44 et de 133 dans le second. Et c'est en présence d'une pareille différence que les honorables députés de la gauche osent prétendre que le recensement de 1891 contient des renseignements exacts. Ne voudraient-ils pas plutôt reconnaître avec moi que celui de 1901 l'emporte de beaucoup sous le rapport de l'exactitude? Je ne veux pas fatiguer l'attention de la Chambre en entrant dans des détails.

Comme c'est le député de Peel qui a proposé cette résolution, je vais étudier durant quelques instants une série de questions qu'il a posées il y a quelque temps, et les réponses qui lui ont été fournies au sujet du recensement.

Un membre de la gauche a prétendu que le recensement de 1901 avait coûté le double de celui de 1891, pour le même ouvrage. Cette prétention a été souvent contredite, et afin d'établir que nous sommes justifiables d'en agir ainsi, je vais citer quelques chiffres pour le plus grand avantage du député de Peel. Cet honorable député a posé au gouvernement certaines interpellations concernant les questions auxquelles le public a été appelé à répondre dans les comtés de Cardwell, Halton et Peel. En 1891, le nombre des questions posées dans le comté de Cardwell, quant à ce qui concerne la population, furent, en chiffres ronds, d'environ 384,000, etn 1901, de 444,000 ; Halton, 1891, 549,000 ; 1901, 664,000 : Peel, 1891, 386,-000 ; 1901, 465,000. Au point de vue de l'agriculture, y compris les immeubles, les produits des vergers, les pépinières, les vignes et les produits maraîchers, le nombre de questions posées dans Cardwell, en 1891, furent de 66,000 et en 1901, de 88,000; Halton, 1891, 96,000, et en 1901, 111,000; Peel, 1891, 70,000, et en 1901, 71,000 ; le nombre total des questions posées dans les trois comtés en 1891, fut de 1,320,000, et en 1901, de 1,-500,000. Le nombre de questions était beaucoup plus élevé en 1901 qu'en 1891, et nous en avons là une preuve bien évidente. On a fait souvent allusion à l'exactitude du dénombrement de 1901. L'honorable ministre a fait ressortir toute l'importance qu'il y avait de placer des renseignements fidèles dans le recensement. Afin de démontrer que le dénombrement de 1891 n'a pas été fait avec le soin qu'on aurait dû y apporter, que l'on me permette d'attirer l'attention de la Chambre sur un ou deux faits. Ainsi, en 1891, on s'est assuré de l'étendue de terre en culture, tel que cela appert dans le deuxième volume du recensement (tableau XVI), non en additionnant le nombre d'acres de

terre en culture, tel qu'indiqué au tableau, mais en ayant recours à un procédé abstrait qui consistait à déduire de l'étendue de terres en culture l'étendue de territoire couverte de forêts, consacrée au pâturage, ou utilisée pour des vergers ou des jardins—la balance devant représenter le territoire en culture. C'est ainsi qu'est indiqué dans le voulume 2 du recensement, le nombre total d'acres de terre en culture comme étant de 19,904,826 acres ; mais si l'on consulte le volume IV, contenant le détail de la récolte —publié en 1897—on constate que cette étendue de terre en culture n'est plus que de 16,179,295 acres, soit 3,765,531 acres de moins que l'étendue indiquée dans le volume 2. Cet excédent atteint pour les provinces maritimes 627,522 acres ; pour Québec, 966,894 acres ; Ontario, 2,233,957 acres ; Territoires du Nord-Ouest, 4,421 acres ; tandis qu'au Manitoba il manque 2,270 acres et dans la Colombie Anglaise, 993 acres. Les honorables députés de la gauche trouvent donc dans leurs propres arguments l'inexactitude du dénombrement de 1891, et je n'indique ces faits que pour établir que lorsqu'ils prétendent que le dernier recensement est inexact et que l'on ne peut se fier aux renseignements qu'il contient, ils ne sont pas justifiables de dire que l'exactitude de celui de 1891 ne peut être mise en doute.

Afin d'indiquer la différence dans le nombre de questions, je ferai remarquer que le recensement de 1891 n'en contenait que 216, tandis que celui de 1901 en contenait plus de 600 ou près de 3 fois plus. Voici par exemple, un tableau concernant la valeur des terres qui renferme une série de 27 questions. Bon nombre de ces questions exigent un travail considérable pour y répondre, et il n'était pas question de ce tableau dans le recensement de 1891. Le ministère a fait preuve de beaucoup de sagesse en recueillant ces statistiques, car je n'ai pas besoin de dire que les renseignements tendant à démontrer quelle est la position que nous occupons au point de vue agricole parmi les nations de l'univers, sont d'une très grande importance pour le public.

Il appert donc à la face même de ces volumes que le travail des agents recenseurs en 1901 était beaucoup plus considérable que celui des mêmes employés en 1891, et que l'on trouve dans ce travail additionnel l'explication de la différence dans le prix. Si la gauche n'a pas d'autres accusations à porter contre le gouvernement que celles qu'elle a formulées au cours de cette campagne, ou dans la Chambre au sujet de ce recensement, alors le parti libéral n'a pas besoin d'avoir peur d'en appeler au peuple de ce pays. Lorsque les contribuables intelligents du Canada se seront rendu compte de l'importance du recensement de 1901, et de sa supériorité sur celui de 1891, ils comprendront que le montant additionnel requis a été dépensé à propos. Je terminerai en disant, M. l'Orateur, que les libéraux sont bien prêts à en appeler au peuple sur cette question comme sur n'importe quelle autre question qui a été soulevée par le parti conservateur.

A six heures la séance est supendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures du soir.

M. SHERRITT : M. l'Orateur, sans avoir l'intention de retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, à cette époque avancée de la session, je crois cependant qu'il est de mon devoir d'établir certaines comparaisons entre ce qu'ont coûté les recensements de 1891 et de 1901. Le député de Brant (M. Heyd) nous a donné cet après midi lecture d'un article de journal qui aurait, à son avis, représenté faussement les dépenses faites par le gouvernement à ce sujet. Cette lecture de sa part m'a beaucoup amusé ; il me semblait que celui qui imprimait ce journal se plaisait dans la position de l'enfant qui fait un mensonge, bien qu'il aurait tout intérêt à dire la vérité. Je croyais qu'il y avait assez de choses vraies à dire de ce recensement, sans avoir besoin de recourir à de fausses déclarations. Comme tous les hommes d'affaires de ce pays, nous comprenons que le recensement de 1901 devait coûter plus cher que celui de 1891. Nous savons tous que de nouveaux territoires ont été ouverts à la civilisation et que l'on a éprouvé des difficultés pour faire le recensement dans certaines régions qui entraînent des dépenses plus considérables qu'il y a dix ans pasés. Le pays s'est développé.

Après avoir écouté les explications du ministre de l'Agriculture, j'ai conclu de ses paroles qu'il avait une mauvaise cause à défendre. Malgré toute son habileté, il n'a pu trouver d'autre excuse pour justifier l'énorme différence qui existe entre cette dépense et celle du régime conservateur, que celle de dire que la vie coûte plus cher aujourd'hui qu'il y a dix ans passés. Le député de Huron a cherché à expliquer cette dépense additionnelle en disant que les questions étaient plus nombreuses d'un tiers et que, par conséquent, le recensement devait coûter un tiers plus cher. Je ne partage pas cette manière de voir ; je suis plutôt porté à croire que la partie la plus difficile et la plus ennuyeuse du recensement est celle qui consiste à se rendre d'une maison à l'autre, aujourd'hui que nous avons des exploitations agricoles d'une grande étendue, et que l'on perd beaucoup de temps de cette manière.

Mais, pour les fins de l'argumentation, je vais reconnaître le bien fondé de cette prétention. Cette raison et la prétention émise par le ministre de l'Agriculture que la vie coûte plus cher aujourd'hui, sont les deux seuls arguments qui ont été avancés pour justifier le fait que ce recensement a coûté deux fois plus cher que celui de 1891. Je vais prendre comme exemple mon propre comté, celui de Middlesex-est. En 1891, sa

population était de 25,569, et son dénombrement a coûte $1,646.85. En 1901, sa population était de 26,609, et son dénombrement a coûté $3,380.09. Comme on le voit, la population avait augmenté de 1,040, mais il ne serait pas juste de supposer que cette différence dans la population compenserait pour les frais à encourir afin d'obtenir des réponses aux questions additionnelles. Il ne reste donc plus que la question de l'augmentation survenue dans les frais de subsistance qui a été si bien traitée par l'honorable député (M. Henderson). Mais la différence dans le coût des deux recensements est de $1,733.24. Comme les députés de Brant et de Huron n'ont pu avancer aucun argument tendent à justifier ce fait, ils vont être obligés de recourir aux services du député de Norfolk (M. Charlton), qui sera peut être en état de trouver la meilleure raison pour justifier cette dépense.

En supposant qu'il y avait un tiers de plus de questions à répondre et que cela devait entraîner un tiers de plus de dépenses, et en accordant au ministre de l'Agriculture ces frais de subsistance additionnels sur lesquels il a basé son raisonnement, il reste encore une différence qu'il sera difficile, même au député de Norfolk d'expliquer. Middlesex-nord compte un certain nombre de gens indépendants. Antérieurement aux élections de 1896, le chef du gouvernement et ses collègues parcouraient le pays en décriant le parti conservateur, en déclarant que c'était saigner le peuple à blanc que de lui faire payer $38,000,000 pour les dépenses publiques, et que le Canada ne pouvait supporter plus longtemps une pareille injustice. On parla tellement de cette dépense que les contribuables de mon comté en arrivèrent à la conclusion que le parti conservateur administrait mal les affaires du pays, et en 1896 ils élirent un partisan du gouvernement. Mais les libéraux étaient à peine arrivés au pouvoir qu'ils refusèrent de remplir les engagements qu'ils avaient pris à leur égard, et les dépenses qui étaient de $38,000,000 ne tardèrent pas à augmenter, aussi lors des élections de 1900, ces électeurs s'empressèrent-ils de voter en faveur de votre humble serviteur. On a là une preuve bien évidente qu'il est assez difficile de tromper la population du comté de Middlesex-nord, de sorte qu'il nous faut obtenir une explication plus satisfaisante de l'emploi que l'on a fait de ce montant additionnel.

Prenons maintenant le cas de Middlesex. En 1891, la population de Middlesex-sud était de 18,806, et le recensement coûta $1,389.53. En 1901, sa population était de 18,803, soit à peu près la même. Or, qu'a coûté ce recensement sous le régime libéral, le régime de l'économie ? Il a coûté $2,982.84, soit $203.78 de plus que le double du montant payé sous le régime conservateur. Voilà, il me semble, un état de choses qui demande à être expliqué ; et bien que l'honorable député ne soit pas à son siège en ce moment, j'espère qu'un autre de ses collègues va essayer d'expliquer cette différence considérable. Tous les arguments avancés m'ont paru quelque peu boiteux, et j'aimerais à obtenir une explication bien franche à ce sujet. En examinant cette partie du rapport de l'auditeur général, je m'attendais que le ministre de l'Agriculture expliquerait cette différence de $1,593.37, soit près du double de ce qu'avait coûté ce travail dans ce comté sous le régime conservateur, autrement qu'en invoquant l'augmentation survenue dans le coût de la subsistance. Je suis bien convaincu que ce recensement avait déjà coûté assez cher sous le régime conservateur, mais le coût en a presque doublé sous le régime actuel.

Je passe maintenant au comté de Middlesex, dont la population en 1891, était de 19,090. Sous le régime conservateur le recensement dans ce comté coûta $1,299.92, tandis qu'en 1901, alors que la population était de 17,456, il a coûté $2,428.55. En d'autres termes, la population a augmenté de 1,535, et les dépenses de $1,128.63, ou près du double. Cette différence demande certainement à être expliquée. Dans le comté de Middlesex-ouest, dont la population en 1891, était de 17,288, le recensement coûta $1,302.31 ; et en 1901, avec une population de 15,843, il a coûté $3,113.37, soit une dimunition dans la population de 1,445 et une augmentation dans les dépenses de $1,811.06, c'est-à-dire que ce recensement a coûté plus du double sous le régime libéral.

La majorité des membres de cette Chambre possède une certaine expérience dans les affaires municipales, or je leur demande combien de temps ils pourraient espérer demeurer à la tête des affaires, si une fois en place ils doublaient les dépenses en donnant pour unique raison de cette augmentation la différence survenue dans le coût de l'existence. Peut-on m'indiquer un seul répartiteur dans une municipalité rurale dont on a augmenté les appointements de 20 pour cent depuis dix ans. On ne peut pas trouver un cas de cette nature. Combien y a-t-il de directeurs d'assurance, d'instructions ou d'autres fonctionnaires publics dont les appointements aient été augmentés ? Je ne connais pas d'augmentations pouvant correspondre à celles qui ont eu lieu pour le recensement.

Voici maintenant les chiffres quant à ce qui concerne Huron-sud. En 1891, ce comté avait une population de 19,144, et le recensement a coûté $1,255.59, tandis qu'en 1901, avec une population de 17,448, il a coûté $2,090.41. La population a donc diminué de 1,696 et les dépenses ont augmenté de $838.82. Je crains que les membres de la droite éprouvent beaucoup de difficulté à expliquer cette dépense additionnelle dans le comté de Huron-sud. Sa population commence à se rendre compte des extravagances du gouvernement tant au sujet du recensement qu'au sujet de ces quais dont il a déjà été question. Elle va exiger des explications plus complètes qu'auparavant sur ces dé-

penses faites par un parti qu'elle a considéré pendant si longtemps comme le champion de l'économie et des intérêts du pays.

Il appartient à quelques-uns des représentants des comtés ruraux d'expliquer ces item, car je n'ai pas choisi aucun comté en particulier, j'ai pris les premiers qui se sont présentés, et je conclus des paroles des orateurs qui m'ont précédé, que la même chose existe ailleurs. On devrait nous donner une autre raison que celle de l'augmentation du coût de la vie, pour justifier cette dépense. Il y a quelque temps, le député de Peel (M. Blain) a demandé comment il se faisait qu'il n'était pas question dans le recensement des labours d'été, et le ministre de l'Agriculture a répondu que c'était là une chose du passé. Mais il ne pouvait être sincère en faisant une pareille déclaration. Dans la partie du pays que j'habite, le cultivateur qui ne fait pas de labour d'été n'est pas considéré comme étant un bon cultivateur.

M. BELL : Cette question du recensement, M. l'Orateur, a tout naturellement soulevé beaucoup de discussion, tant à cause du prix qu'il a coûté qu'à cause des opinions qui ont été émises sur son exactitude. Le public est loin d'avoir aussi confiance dans les chiffres qu'il contient que le ministre de l'Agriculture semble vouloir le laisser supposer. D'abord, il a coûté plus cher que tous les recensements antérieurs. Le dénombrement de 1881 a coûté $450,000, celui de 1891, près de $550,000, et celui de 1901, bien qu'encore incomplet, a coûté jusqu'à présent $1,200,000. Quant à ce qui reste à faire pour le compléter, il est sous-entendu que la Chambre ne peut l'apprendre maintenant. Il n'en reste pas moins établi que les dénombrements de 1881 et de 1891 ont coûté en tout $1,000,000 et que celui de 1901 a coûté jusqu'à présent $200,000 de plus que les deux recensements précédents, et il n'est pas encore terminé. Il est donc bien évident que l'augmentation qui s'est produite dans la population ne peut justifier cette augmentation dans le coût. La population du pays a augmenté d'environ 10 pour 100 pendant chaque période décennale. Par conséquent, l'augmentation dans le coût du recensement de 1891, comparée à celui de 1881, est à peu près basée sur l'accroissement de la population, soit 10 pour 100, et bien que cette augmentation de la population ait été d'environ 20 pour 100 durant la dernière période, l'augmentation dans le coût du recensement a été de 100 pour 100.

Il est tout naturel de supposer que les membres de cette Chambre et le peuple de ce pays chercheront à savoir comment il se fait que le dernier recensement a coûté si cher. Le ministre de l'Agriculture a cherché à expliquer la chose en disant que les employés reçoivent plus cher aujourd'hui qu'il y a dix ans, et cette prétention a sa raison d'être jusqu'à un certain point. Il a aussi prétendu que l'augmentation qui s'est produite dans le prix de la vie au Canada justifie les appointements plus élevés qu'il a dû payer, et il doit en conclure que cela est de nature à justifier également l'augmentation énorme survenue dans le coût du recensement. Mais comme cette augmentation a été de plus de 100 pour 100, si la prétention de l'honorable ministre est bien fondée, le coût de l'existence doit avoir augmenté de plus de 100 pour 100 au Canada, et les employés des corporations, des gouvernements et autres personnes devraient avoir vu leurs appointements augmenter dans la même proportion, comparé à ce qu'ils recevaient il y a dix ans passés. Mais il est certain qu'à part ces employés du recensement, il n'y a pas un fonctionnaire public qui reçoit aujourd'hui des appointements de 100 pour 100 plus élevés qu'il y a dix ans. S'il est vrai que les employés de ce bureau reçoivent une augmentation de 100 pour 100, ils doivent être un objet d'envie pour tous les autres ministères.

Je sais que les employés de chemins de fer, au Canada, reçoivent 15 ou 20 pour 100 de plus aujourd'hui qu'en 1891. Quant aux employés du ministère des Postes, je crois que dans la majorité des cas ils ne reçoivent pas plus qu'en 1891. Il est bon cependant de ne pas oublier que plusieurs d'entre eux se plaignent de l'insuffisance de leurs salaires. Mais le gouvernement dont le ministre de l'Agriculture fait partie depuis plusieurs années ne s'est guère occupé du principe qui veut que nous accordions des augmentations d'appointements aux fonctionnaires du gouvernement. Il est responsable comme ses autres collègues du fait que durant grand nombre d'années ils ont refusé d'accorder aux employés publics même cette augmentation statutaire que l'on peut considérer à bon droit comme formant partie de leurs appointements réguliers. L'honorable ministre devra donc invoquer d'autres arguments que ceux de l'augmentation du coût de l'existence et des salaires payés par les différents ministères à leurs employés, pour justifier l'augmentation qui existe dans le coût du recensement que nous sommes à étudier. Cet argument ne manque pas d'habileté, mais il ne peut résister à un examen sérieux.

Or, il est évident, bien que le ministre de l'Agriculture ait quelque raison de dire que le taux des salaires a augmenté en Canada et qu'il n'aurait pu obtenir des recenseurs s'il ne leur avait pas donné un salaire plus élevé, l'augmentation de salaire qu'il a eu à payer, n'explique pas l'augmentation des dépenses du recensement. J'ai pris note des chiffres que l'honorable ministre a donnés à la Chambre concernant le coût des recenseurs. D'après ces chiffres, le recensement en 1891 aurait coûté $682,000, tandis qu'en 1901, le coût serait de $878,000. Il doit y avoir erreur quelque part, parce que le coût total du recensement en 1891 n'a été que de $549,000. Je dois avoir mal compris les chiffres donnés par le ministre, ou le minis-

tre doit les avoir mal lus. Il y a évidemment erreur quelque part. L'augmentation considérable dans le coût du recensement s'explique jusqu'à un certain point, par l'augmentation dans le nombre des recenseurs. Voici la cause véritable de l'augmentation ; il est vrai que deux hommes devraient faire dans la moitié du temps ce qu'un homme peut faire seul auparavant. Mais lorsque c'est un gouvernement qui paie, et paie très généreusement, ainsi que nous pouvons le démontrer, je crois, pour le temps dépensé à instruire les recenseurs—ce qui est assez juste—il va de soi que chaque recenseur additionnel augmente le coût du recensement. Si l'on paie deux ou trois piastres par jour aux recenseurs pour le temps pendant lequel ils ont reçu leurs instructions, et si le nombre des recenseurs est en 1901 double de ce qu'il était en 1891, le coût de cette partie du recensement sera double. Il n'est pas difficile de prouver que l'instruction des recenseurs a coûté une somme considérable. Je crois qu'elle est exorbitante et injustifiable. On a payé aux recenseurs qui sont venus recevoir leurs instructions du commissaire $3 pour chaque jour de temps qu'ils ont passé avec le commissaire. Plus que cela, on leur a payé leurs dépenses, même à ceux qui n'ont pas eu à se déplacer, ainsi que le prouvent les témoignages donnés devant le comité de la Chambre. On a payé à ces recenseurs $3 par jour, bien que le témoignage sous serment du commissaire du gouvernement montre que dans quelques cas les instructions n'ont duré qu'une heure environ chaque jour. De sorte qu'un recenseur pouvait quitter le bureau ou la fabrique où il travaillait pour recevoir pendant une heure les instructions du commissaire et recevoir de ce gouvernement généreux, au cœur large et à la main grande ouverte $3 par jour pour cela, et $1.50 ou $2 en outre pour ses "dépenses". Or, si nous multiplions ces dépenses par le chiffre de 8,888 recenseurs que le gouvernement a employés pour faire ce recensement, nous avons dans ce fait une explication beaucoup plus raisonnable de l'augmentation énorme du coût de ce recensement comparé à celui de 1891, que l'explication du ministre de l'Agriculture qui attribue cette augmentation à l'augmentation du coût de la vie au Canada ou aux tarifs plus élevés payés aux recenseurs pour faire leur ouvrage.

Mais non seulement les recenseurs ont été grassement payés à ne presque rien faire, mais dans certains cas où ils n'avaient pu obtenir pendant les jours de travail passés en compagnie du commissaire tous les renseignements nécessaires pour leur permettre de faire leur besogne, il leur fut permis d'aller consulter le commissaire chez lui ou dans les environs ; et ces recenseurs qui avaient déjà été payés au taux de $4 à $5 par jour pour les jours pendant lesquels le commissaire les instruisait, ont été payés d'après le même tarif et ont reçu beaucoup plus que leurs dépenses réelles pour venir de nouveau se renseigner à sa demeure. De sorte qu'il est facile de voir qu'une grande partie de l'augmentation du coût du recensement est due à cette pratique vicieuse et à ces tarifs exagérés accordés aux recenseurs pendant qu'ils recevaient leurs instructions. Or, qui est responsable de cette augmentation ? Le ministre de l'Agriculture, évidemment. Le ministre de l'Agriculture avait tout le temps voulu pour préparer son travail dans tous ses détails, il avait tout le temps voulu pour empêcher ce qui est arrivé, et si le résultat montre que le ministre de l'Agriculture, ou celui qu'il a chargé de ce travail n'ont pas prévu toutes les causes possibles de pertes, tous les dangers d'augmenter sans raison le coût du recensement, il est clair suivant moi, que le ministre de l'Agriculture doit chercher de meilleures raisons pour se défendre devant le peuple du Canada et dégager sa responsabilité de l'augmentation énorme du coût du recensement de 1901 que les pailles qu'il veut trouver dans le recensement précédent.

Mais les recenseurs ne sont pas les seuls employés qui ont été payés très généreusement. Un employé du gouvernement est venu déclarer sous serment devant le comité qu'un commissaire qui a été particulièrement favorisé—je ne sais pas si tous les commissaires ont été également favorisés—a eu la permission d'augmenter de $50 le compte de frais qu'il avait préparé, et que ce compte a été approuvé. Aucune audition n'était nécessaire, et cette augmentation n'était aucunement justifiable. En comptant toutes ses journées de travail, fût ce seulement à écrire une lettre, envoyer un message télégraphique, ou recevoir un paquet, ce commissaire ne pouvait montrer plus de 50 jours d'ouvrage. Mais il était généreux et il ajouta 50 pour 100 à son compte et fit payer le gouvernement pour 75 jours. Il était arrivé à Ottawa avec son compte tout préparé, mais après s'être consulté avec quelques commissaires, il découvrit qu'il n'avait pas compris tous les avantages qu'il pouvait retirer de sa position, et s'étant aperçu que son compte était beaucoup plus bas encore que ceux de quelques autres commissaires, il y ajouta froidement $50 de plus. Dans son compte était déjà compris le loyer de salles qu'il avait occupées et toutes ses locations de voitures, mais il ajoute plus tard à ce compte qui était déjà élevé, des loyers de salles, des locations de chevaux et de la papeterie pour la somme de $50. Et le gouvernement lui paye le tout.

Pour trouver la cause du coût élevé du recensement il n'y a qu'à examiner ces comptes. Il est évident que ceux qui les ont faits les ont grossis jusqu'à la limite extrême de leur appétit. Un examen hâtif de ces comptes et ce qui a été dit devant le comité montre qu'il n'y a eu aucune restriction ni contrôle quelconque. La personne demandait ce quelle voulait et on le lui accordait. Cela suffit pour expliquer

l'augmentation énorme du coût du recensement. Le gouvernement avait d'ailleurs commencé très généreusement ; il a d'abord augmenté la rétribution des recenseurs de 3 à 5 cents par nom recueilli ; de 15 à 25 cents par ferme ; de 20 à 30 cents par manufacture. L'augmentation générale des tarifs a dépassé en moyenne 50 pour 100 ; et malgré ces prix élevés il est évident pour ceux qui connaissent les localités que les comptes que les recenseurs et les commissaires ont présentés contenaient des charges très irrégulières, ce qui n'a pas empêché qu'ils ont été payés.

Il est possible que plusieurs des commissaires du recensement n'aient pas été aussi favorisés que celui sur le compte duquel l'enquête a été faite devant le comité. Il a été prouvé devant le comité que le commissaire de Hastings-est, M. Hurley, était déjà employé par le gouvernement dans un autre ministère, où il avait peu de chose à faire. Ce M. Hurley a retiré du ministère des Pêcheries pendant le temps même qu'il travaillait au recensement la somme de $441, et pour ses travaux comme commissaire du recensement, $330 de plus, soit un total de $771. Quelle est la raison pour laquelle ce monsieur a été favorisé ? Je suppose que c'est parce qu'il était un candidat défait. Il avait été candidat à l'élection précédente et bien qu'il eut été défait le gouvernement, non seulement lui confia la distribution de toutes les faveurs dans son district électoral, mais il le nomma aussi surveillant des inspecteurs de pêcheries du gouvernement provincial, et pour couronner le tout il lui donna la charge de commissaire du recensement et on lui permit de faire payer des comptes dans lesquels un homme recevait $3 pour une heure d'ouvrage et augmentait de 50 pour 100 la somme totale de son compte demandée en premier lieu.

Dans ces circonstances le ministre a beau se défendre sur l'augmentation des tarifs et de la rétribution accordée aux recenseurs, il est clair que le système des dépouilles a été en pleine opération. Il était inutile de se présenter pour avoir un emploi au recensement si l'on n'était pas un chaud partisan, et lorsqu'on était devenu un chaud partisan on pouvait être assuré d'être traité de la manière la plus généreuse. Tous les comptes étaient honorés ; il n'y avait qu'à les présenter et ils étaient payés. Dans mon propre comté, le comté de Pictou, dans un arrondissement de vote comparativement petit, et où toutes les maisons sont échelonnées sur la grande route on a accordé aux recenseurs vingt-quatre jours et demi de location de voitures pour prendre le recensement des fermes dans cet arrondissement.

Il n'y avait pas de fabrique dans cet arrandissement, simplement des terres, dont la visite eut pu être faite à pied, en deux ou trois jours avec la plus grande facilité ; je l'aurais même considérée un passe-temps agréable ; cependant on a accordé à ce recenseur vingt-quatre jours et demi de location de voitures.

Nous nous plaignons donc, de ce côté-ci de la Chambre, d'abord du coût énorme et injustifiables du recensement ; deuxièmement, nous sommes portés à croire que ce recensement ne donnera pas de satisfaction lorsqu'il sera terminé. Pour toute réponse le ministre nous signale quelques erreurs dans le recensement de 1891. Il dit que dans quelques cas en 1891 les cahiers des recenseurs n'ont pas été remplis avec soin. Il a mentionné en particulier que les chiffres concernant les pêcheries n'avaient pas été fournis aux compilateurs. C'est possible. Le ministre de l'Agriculture dit aussi qu'en 1891 les commissaires ont accordé certaines faveurs aux recenseurs. C'est encore possible. L'honorable ministre a lu une liste dans laquelle il a dit que dans Waterloo-nord et Waterloo-sud, Frontenac, Simcoe-est et ailleurs, les commissaires ou directeurs se sont, en 1891, écartés du mode de paiement de 3 cents par nom et ont payé $3 par jour. Mais j'ai été frappé de la coïncidence que chaque district où cette exception a eu lieu, était un district comparativement petit, et il est tout probable que la population y étant très petite il était impossible d'obtenir un recenseur à 3 cents par nom. Il fallait donc faire certaines concessions. Mais admettant que des irrégularités aient eu lieu en 1891, cela ne fait qu'empirer la situation de l'honorable ministre de l'Agriculture qui a pu encore dépasser en 1901 de 100 pour 100 le coût du recensement de 1891. Il est possible qu'il y ait eu quelques légères irrégularités en 1891, mais l'honorable ministre voudrait nous faire croire qu'il y en a eu d'énormes. Son mode de critique cependant n'est pas juste. On se rappelle que l'année dernière lorsque la Chambre a discuté la question du recensement le gouvernement a fait déposer sur le bureau de la Chambre des paquets de cahiers de recensement. On a prétendu que de graves irrégularités avaient été commises, et pire que des irrégularités. On a dit que le recensement de 1891 avait été falsifié. Cette preuve était injuste parce qu'elle était *ex-parte*. Ne pouvaient la faire que ceux qui étaient en possession des documents auquel le parti opposé ne pouvait avoir accès. L'honorable ministre de l'Agriculture a fait examiner dans différents comtés de la province de Québec, par des personnes en faveur du recensement de 1901 et hostiles au recensement de 1891, un certain nombre de cahiers de ce recensement. C'était se donner sur nous un avantage illégitime, et la seule méthode satisfaisante aurait été une enquête complète sur le recensement de 1891 et celui de 1901 par des personnes désintéressées et compétentes.

M. SPROULE : Le gouvernement n'a pas voulu laisser examiner les cahiers du recensement par le comité des comptes publics, mais il les a transportés par tout le

pays pour les faire examiner par d'autres personnes.

M. BELL : Le ministre de l'Agriculture ne peut donc pas espérer faire approuver par la Chambre sa manière de procéder. Il ne peut espérer convaincre aucun député de ce côté-ci de la Chambre par le genre de critique qu'il a adopté. Il est évident que l'honorable ministre a employé une partie du personnel actuel du recensement non pas à rendre le recensement de 1901 aussi parfait et aussi complet que possible, mais à fouiller dans un recensement fait il y a dix ans afin d'y trouver des irrégularités.

M. CLARKE : Et à essayer à le déprécier.

M. BELL : Oui, c'est là la besogne à laquelle le personnel du recensement actuel s'est occupé, et cela explique comment ce recensement coûte plus cher que celui de 1891. Voyant que son recensement n'obtient pas la confiance du pays, reconnaissant la force de la critique que nous en faisons, et comprenant qu'il lui faut faire un semblant de défense, l'honorable ministre a employé son personel non pas à perfectionner le recensement de 1901 mais à découvrir des fautes dans le recensement précédent. Une comparaison juste entre les deux recensements serait une chose légitime.

Si les défenseurs du recensement de 1891 pouvaient comme le ministre comparer les deux recensements, si nous pouvions voir le bien et le mal dans chacun de ces recensements, cette méthode serait juste, mais l'honorable ministre apporte devant la Chambre une preuve qu'il a recueillie lui-même et qui est toute *ex-parte* ; cela ne veut pas dire qu'il ne l'a pas faite en toute sincérité, ni qu'il avance des choses qu'il ne croit pas vraies, mais cela n'empêche pas que ses dés sont pipés, et ce n'est pas par ce moyen qu'il peut espérer convaincre la Chambre et le pays des mérites du recensement de 1901. L'honorable ministre a fait de très longues comparaisons du temps consacré au travail des recenseurs et des compilateurs des deux recensements. Naturellement, ces comparaisons étaient à l'avantage du recensement de 1901. C'est le même genre de critique que celui dont j'ai parlé plus haut, et pour faire une comparaison complète et satisfaisante entre les deux recensements il faut attendre que celui-ci soit terminé. Il est impossible de porter jugement avant cela. Si l'honorable ministre a réussi à faire en 1901 un recensement parfaitement satisfaisant nous serons heureux de le reconnaître, lorsque nous aurons eu le temps de l'étudier à fond. A l'époque où nous sommes, après deux ans et demi de travail, un premier volume du recensement seulement a été publié ; les bulletins concernant les industries du Canada, bulletins que le ministre dit avoir été préparés en plus du recensement de 1891, et pour lesquels il réclame beaucoup de mérite, n'ont pas encore été compilés ni soumis à la Chambre, et nous ne sommes pas en mesure de juger des avantages du recensement sous ce rapport. Le ministre prétend que les questions que les recenseurs avaient à poser dans le recensement de 1901 étaient en bien plus grand nombre que dans le recensement de 1891. Jusqu'à un certain point cela peut être un pas dans la bonne direction, mais lorsqu'un chef du recensement entreprend de recueillir plus de renseignements qu'il n'en peut mettre en tableaux dans un temps raisonnable il expose le pays à une dépense dont celui-ci ne retirera probablement aucun bénéfice appréciable. Bien que le nombre de questions ait été augmenté de 216 en 1891 nous n'en n'avons pas reçu apparemment jusqu'à présent aucun avantage additionnel, parce que les réponses à ces questions n'ont pas été compilées, et si elles doivent rester ainsi pendant longtemps inaccessibles au public, quelle en sera la valeur ? Il aurait été beaucoup mieux si le gouvernement s'était contenté de demander moins de questions et s'il avait pris des moyens de publier les réponses plus vite. Nous ne pouvons donc pas comparer les deux recensements, parce que celui de 1901 n'est pas imprimé. La critique de mon honorable ami de Brant-sud (M. Heyd) m'a beaucoup amusé. Il s'est étonné que les recenseurs de 1891 aient passé beaucoup de temps à constater combien de pièces il y avait dans une maison, et lorsqu'il a parlé des familles qui n'occupaient qu'une seule chambre, il nous a dit que c'était la chose la plus ridicule que l'on pouvait s'imaginer. L'idée de s'occuper de pauvres gens qui n'ont qu'une chambre—est-ce là l'idée que mon honorable ami avait dans l'esprit ?

M. HEYD : Non.

M. BELL : Alors, j'aimerais à savoir quelle idée hantait ce grand cerveau ; il n'en avait probablement pas comme ce juge qui branlait la tête. Rien n'est plus important dans un recensement, si l'on veut connaître l'état d'un pays, qu'une statistique montrant combien de personnes sont obligées de vivre dans une même pièce. Il n'y a pas d'état de choses qui demande plus une réforme sociale et même une intervention de la part des gouvernements ou des municipalités que l'entassement de plusieurs personnes dans une même chambre. Rien ne montre mieux le progrès et l'avancement d'un peuple que le petit nombre de personnes obligées de vivre dans une même pièce. Rien n'aidera plus l'économiste de l'avenir qui voudra obtenir une idée juste de ce qu'était le Canada en 1891. Cet économiste voudra savoir combien il y avait dans le pays de personnes pauvres au point d'être obligées de vivre dans une seule chambre. Ce fait est d'une plus grande importance, il peint le pays tel qu'il est ; il en indique les besoins, et il donne la mesure des progrès d'un peuple plus exactement que la statistique concernant l'accumulation de la richesse ou les industries. Je ne m'explique pas comment mon honorable ami de Brant-sud (M. Heyd) ait pu critiquer le recensement de 1891 parce qu'on

s'y est occupé des classes les plus humbles de la population. Il me semble qu'un recensement ne peut servir à un meilleur usage.

Il ressort donc que le recensement de 1901 a coûté une somme énorme ; qu'il a coûté au moins $500,000 de plus qu'il aurait dû coûter et autant que je puis en juger il n'y a pas d'apparence qu'il soit terminé bientôt. Une quantité énorme des chiffres recueillis par les recenseurs n'ont pas encore été compilés, et à en juger par la somme votée cette année, il semble que ce recensemnt ne sera jamais terminé. Dans deux ou trois ans, lorsque nous aurons devant nous une plus grande quantité des chiffres du recensement de 1901, nous pourrons dire que non seulement le recensement a été extrêmement coûteux, mais aussi très défectueux. Mon honorable ami (M. Heyd) a traité avec beaucoup de mépris certaines critiques de la compilation du dernier recensement. L'honorable député ne devrait pas être si pressé à engager sa parole et sa réputation en disant que ces assertions sont complètement fausses. Il sera peut-être obligé de rengaîner plus de ses accusations avant longtemps. Jusqu'à présent il nous a été impossible d'obtenir des preuves sur quelques-uns des points en dispute ; mais le jour n'est pas éloigné où ces preuves viendront.

M. HEYD : Pourquoi parler avant d'avoir les preuves ?

M. GOURLEY : Nous ne parlerions jamais si nous suivions cette règle.

M. BELL : Le temps viendra où nous aurons la preuve de la vérité de ces critiques.

M. HEYD : Il y a sur cette feuille trois assertions bien distinctes que le commissaire du recensement prétend être absolument fausses. Qu'allez-vous faire alors?

M. BELL : Nous allons prouver qu'elles sont vraies.

M. HEYD : Prouvez alors, mais je préfère accepter la parole du commissaire du recensement.

M. BELL : Nous savons, bien que nous ne pouvons pas en faire la preuve dans le moment, que l'on a changé des cahiers de recensement dans le bureau ; que dans quelques cas des chiffres ont été falsifiés par les compilateurs ; que les chiffres compilés ne sont pas les chiffres envoyés au bureau du recensement par les recenseurs ; que les compilateurs du recensement ont corrigé ce qu'ils croyaient être des erreurs, et dans quelques cas ils ont commis des erreurs en changeant ce qui était correct. On ne connaît pas encore l'étendue de ces erreurs. Jusqu'à tout récemment, nous ne savions pas jusqu'à quel point le gouvernement avait permis aux recenseurs et aux commissaires de se payer eux-mêmes. Nous n'avons réussi qu'à amener un ou deux témoins devant le comité, mais je n'ai jamais vu de veine ou filon donnant de plus belles espérances ; nous pouvons continuer comme nous avons commencé. La façon dont le gouvernement a essayé de déprécier le recensement fait il y a dix ans ; le secret qu'il y a mis jusqu'à un certain point ; l'enlèvement des documents du recensement à ceux qui en avaient la garde, et leur distribution entre les mains de partisans dans le but de trouver en faute un recensement fait il y a dix ans, est un indice suffisant qu'aussitôt que l'on pourra faire une enquête complète concernant le recensement de 1901, on en découvrira de belles, et il faudra la faire afin de donner satisfaction à l'opinion publique. Rappelons-nous bien que les électeurs du Canada, et non pas seulement les députés de cette Chambre, sont appelés à payer le coût de ce recensement, et s'il n'est pas satisfaisant le peuple aura le droit de demander une enquête. Les électeurs voudront savoir comment il a été possible, en 1891, bien que le recensement de cette année-là contienne un bien plus grand nombre de questions que celui de 1901, l'augmentation de la dépense a été très petite. Ils voudront savoir comment il se fait que le recensement de 1901, dont l'augmentation dans le nombre des questions par rapport à celui de 1891 est dans la même proportion qu'entre 1891 et 1881, montre une augmentation de dépenses beaucoup plus forte et que personne ne peut expliquer. Mais plusieurs de ces questions que l'on a ajoutées au recensement de 1901 ne s'appliquent qu'aux personnes engagées dans certaines carrières, comme les pêcheurs, et les recenseurs n'étaient pas obligés d'aller voir chacune de ces personnes pour obtenir les réponses. Les fabriques et les pêcheurs, au Canada, sont une petite proportion de la population de tout le pays. Le coût principal d'un recensement doit nécessairement être dans la visite individuelle des personnes à recenser. Vous pouvez augmenter le nombre des questions par centaines et vous n'augmenterez pas beaucoup l'ouvrage des recenseurs.

L'augmentation de 5 pour 100 dans le nombre des questions ne peut pas augmenter le coût de 100 pour 100 si la chose est bien conduite. L'augmentation du coût ne peut être que très minime. Si l'on prend toutes ces choses en considération, il en résulte que le recensement a été énormément coûteux, et ceux qui en ont fait une étude sérieuse sont fortement portés à croire qu'il ne donnera pas satisfaction. Le gouvernement a refusé d'employer un homme d'une habileté reconnue, je pourrais dire un homme éminent comme statisticien. On l'a mis de côté pour prendre à sa place un homme qui a été choisi simplement à cause de ses opinions politiques. On a refusé les services d'un statisticien éprouvé, d'un homme dont la réputation s'étend par tout le continent et même dans tout l'univers, et on a mis à sa place un homme sans expérience qui a donné le résultat que l'on pouvait en espérer. De même lorsqu'il s'est agi de

choisir les recenseurs au lieu d'employer ceux qui avaient déjà fait cette besogne et en avaient l'expérience, on a choisi un personnel entièrement nouveau et sans expérience. Aucun de ceux qui ont été employés au recensement précédent n'ont été employés à celui-ci.

Une VOIX : Honte !

M. BELL : Mon honorable ami qui dit : Honte ! approuve-t-il cette conduite, et pourquoi approuverait-il autant que ceux qui ont été employés en 1891 ne l'aient pas été en 1901 ?

M. HEYD : Nous voulions une meilleure qualité.

M. BELL : Vous vouliez une meilleure qualité ; ah ! si l'on peut mesurer la qualité que vous avez eue par le prix que vous avez payé, cette qualité doit être superfine. Pas un des anciens recenseurs n'a été employé, quelque compétent qu'il pût être, parce qu'il n'était pas libéral. Les honorables députés qui disent que ce n'était que tout juste, proclament tout simplement qu'ils ont profité de leurs positions pour faire présent à leurs partisans, à même le trésor du Canada, de la somme de $750,000, pour la bonne et valable raison qu'ils étaient de bons partisans et votaient pour le parti libéral. Le résultat démontre ce qu'il en coûte au pays d'avoir à sa tête un gouvernement qui voit les choses de cette façon. Si le gouvernement avait confié au statisticien d'expérience qu'il avait à sa disposition, le soin de faire ce recensement, et s'il avait employé les recenseurs éprouvés qu'il pouvait encore trouver dans le pays, il n'y a aucun doute que le recensement aurait été mieux fait et qu'il aurait coûté moins cher. Si le fonctionnaire qui a fait le recensement de 1891 était coupable des fautes que lui reproche son ministre aujourd'hui ; s'il avait fait une besogne tellement mauvaise que l'on ne pouvait lui confier le soin de faire ce dernier recensement, je ne croirais pas de mon devoir ni du devoir de n'importe quel autre député de cette Chambre de prendre sa défense. Mais les erreurs du recensement de 1891 que le ministre allègue aujourd'hui comme la raison pour laquelle il n'a pas employé ce statisticien n'ont été découvertes qu'après que le recensement actuel a été fait. L'honorable ministre ne pouvait alors connaître ses erreurs avant le recensement de 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député oublie les erreurs qui ont été signalées en cette Chambre en 1893-94.

M. BELL : Ces erreurs ne sont pas celles sur lesquelles s'appuie aujourd'hui l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles étaient suffisantes.

M. BELL : Les erreurs que l'on a indiquées n'étaient pas des erreurs commises par le chef du recensement, mais par quelques recenseurs, particulièrement par un des recenseurs du comté de King, N.-E. ; aucune accusation n'a été portée contre le chef du recensement. Je crois que tout le monde admettra que le ministre de l'Agriculture et ses partisans devront produire une défense plus satisfaisantes que celle-là, avant d'espérer convaincre la population du pays que ce recensement a été un recensement économique. De ce côté-ci de la Chambre nous voulons être raisonnables et attendre que nous puissions connaître exactement la valeur du présent recensement. Il faudra que le ministre de l'Agriculture publie d'excellents volumes et d'excellents résultats du recensement avant qu'il puisse persuader le peuple que ce recensement a été bien fait. Il me suffira d'un fait pour démontrer le mérite relatif et l'habileté des deux chefs du recensement, en 1891 et en 1901.

Ce fut dans le mois d'août de chaque année, je crois, que les deux chefs ont fait connaître les premiers résultats du rencensement quant à la population. En 1891 le chiffre fut donné presque exact ; l'erreur ne fut que de 560, moins de 600, tandis qu'en 1901 le chiffre de la population publié à la même époque montrait un écart de 44,000 : l'erreur dans le recensement de 1901 était donc de près de 100 fois plus grande que celle du recensement de 1891. Nous pouvons, par ce simple fait, nous faire une idée de ce que nous révélera la publication des autres volumes du recensement. C'est un simple fait mais il suffit pour montrer que la compilation a été faite d'une manière plus exacte et plus rapide en 1891 qu'en 1901, et je serai très surpris si les volumes qui vont suivre ne nous donnaient pas la preuve d'inexactitudes de même genre dans les autres statistiques. Je crois avoir suffisamment démontré l'augmentation énorme du coût du recensement autant qu'il m'est possible de le faire avec les chiffres à ma disposition. J'ai discuté le sujet avec impartialité, et j'ai démontré que le recensement ne donnait pas des renseignements correspondant avec l'augmentation du coût. Conséquemment le pays a raison d'être mécontent d'un recensement dont le seul mérite est d'avoir donné beaucoup d'argent aux bons amis du parti au pouvoir.

M. McEWEN (Huron-sud) : Je n'avais pas l'intention, M. l'Orateur, de parler sur ce sujet, et conséquemment je n'ai pas suivi l'exemple des honorables députés de la gauche et je n'ai pas pris de notes pour faire un long discours. Je serai donc court. La seule raison pour laquelle je me mêle à ce débat, c'est parce que l'honorable député de Middlesex-nord (M. Sherritt) a fait au sujet du comté que je représente, des remarques que je ne puis laisser passer sans réponse. L'honorable député en faisant la comparaison du travail nécessaire pour faire le recensement en 1891 et en 1901, a prétendu que la population étant moindre en 1901 il

aurait dû en coûter moins cher proportionnellement pour faire le recensement. La conclusion n'est pas logique, M. l'Orateur. Dans le recensement de 1901, le recenseur, avait 400 questions de plus à poser que dans les recensements précédents. En 1891 il n'y avait que 75 questions à poser aux cultivateurs et en 1901, 127, dont 4 concernant les bâtiments de ferme, 12 sur les différentes variétés de culture, 22 concernant les vergers, les vignes et les arbres fruitiers, 37 concernant la culture des champs, 26 concernant les bestiaux et leurs produits et 23 concernant la valeur de la terre, des constructions, des récoltes, de grains et de fruits, et aussi du travail. Un recensement concernant l'agriculture n'est pas complet s'il ne tient pas compte de l'étendue consacrée aux différentes cultures, et les questions ont été préparées de façon à obtenir un état aussi facile que possible de l'étendue de chaque terrain en culture de même que de la production de chaque récolte. C'est là un exemple que le travail imposé par le recensement de 1901 a été trois fois plus considérable que celui du recensement de 1891, et supposant qu'il ne serait que le double, le coût du dernier recensement serait amplement justifié. A propos de l'industrie forestière, le recenseur en 1901 avait cinquante questions à poser, contre vingt-deux dans le recensement de 1891 soit plus du double. On a dit que tout ce que le recenseur avait à faire, était d'écrire les réponses qu'on lui donnait à ses différentes questions. Mais c'était ce travail qui prenait beaucoup de temps et non pas le transport d'une maison à une autre. Dans le comté que je représente les distances entre chaque maison sont petites. Tous les rangs sont habités et je ne crois pas qu'il y ait plus d'un quart de mille d'un voisin à l'autre sur le même côté du chemin, et si vous traversez le chemin, pas plus de quarante perches ; conséquemment, le transport d'une maison à une autre ne représente pas autant de travail que l'enregistrement des réponses. Je vois, qu'il y a trois questions à poser dans la formule spéciale concernant les absents temporaires, 29 dans la formule concernant la fabrication du beurre et du fromage.

Ces demandes ajoutées à celles contenues dans les tableaux réguliers, forment un total de 623, soit 407 de plus qu'en 1891. Cela justifie, je crois, l'augmentation des dépenses. Dans les territoires non organisés de l'ouest le recenseur avait 192 questions à poser en 1901, tandis qu'il n'en avait que 129 en 1891, soit une différence de 63 ou environ le double. Je sais, par moi-même, que les salaires ont augmenté considérablement depuis dix ans, car je paie aujourd'hui mes ouvriers 25 pour 100 de plus que je ne les payais il y a dix ans. Ainsi, vous voyez que l'augmentation du coût du recensement est amplement justifiée de ce chef seulement.

L'honorable député de Middlesex-nord, a parlé d'améliorations d'un havre dans mon comté, question qui a été discutée assez longuement dans cette Chambre. Je crains que les honorables députés de la gauche ne gagnent pas grand'chose à discuter cette question, car il est bien connu que c'est l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) qui a fait exécuter ces améliorations. C'est lui, qui a ordonné cette dépense après avoir visité les lieux. Pour ma part, je suis bien content qu'il soit passé de l'autre côté ou il a été reçu à bras ouverts, et je crois qu'ils trouveront en lui une âme tendre. Mon honorable ami de Pictou (M. Bell) a dit que le recensement ne sera jamais terminé. L'honorable député à mauvaise grâce à parler ainsi et il aurait rendu service à ses amis en se taisant à ce sujet, car je constate, que l'ex-gouvernement n'avait pas encore terminé en 1896, lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, le recensement de 1891. Le dernier volume a été publié en 1897, de sorte que cela nous laisse encore quelques années pour terminer le recensement de 1901. Il est donc un peu prématuré de dire que ce recensement ne sera jamais complété et je crois que les renseignements plus complets et plus précis obtenus qu'il nous fournit et l'augmentation de travail causée par la compilation et la collation de ces renseignements par les employés du recensement à Ottawa justifient amplement toute augmentation du coût total du recensement. Nous avons de plus la satisfaction de savoir que nous avons un recensement sur lequel nous pouvons nous fier et non pas un recensement comme celui de 1891 dont un grand nombre de données étaient absolument incorrectes. Outre cela, la population a beaucoup augmenté ce qui naturellement augmente le coût du recensement, comparé à celui de 1891 non seulement dans le recensement à domicile, mais dans le travail de compilation à Ottawa.

M. CLANCY : Je n'ai jamais nourri l'espoir de réussir à amener des députés de la droite à voter en faveur de la motion de mon honorable ami de Peel——

M. CAMPBELL : Ecoutez.

M. CLANCY : Et je désespère encore plus de convaincre mon honorable ami qui dit " Ecoutez ", comme je désespère de réussir à amener les honorables députés de la droite aux sentiments de la justice au sujet du recensement. Je ne veux pas discuter longuement la question du recensement.

M. CAMPBELL : Ecoutez.

M. CLANCY : Je suis heureux de recevoir d'avance l'approbation de l'honorable député d'York (M. Campbell). Je promets à l'honorable député que je ne parlerai que quelques minutes. Je ne m'occuperai que d'un comté, celui du whip du parti libéral (M. Calvert) qui occupe certainement une position distinguée. Je crois que ce comté devrait nous donner une bonne idée de la

moralité libérale. Ce serait une abomination de supposer que l'on s'est plus mal conduit dans le comté du whip libéral pour faire le recensement que dans aucun autre comté. Cet honorable député a recommandé lui-même tous ceux qui ont été employés au rensement. Il devait les connaître tous et ce n'est pas trop prétendre que de dire, que pas un honorable député de l'autre côté de la Chambre pouvait faire un meilleur choix d'employés du recensement que le whip du parti libéral. Je n'ai pas besoin de dire non plus que tous les députés de la droite, qui ont recommandé le choix du commissaire dans leur comté et de tous les recenseurs, doivent être tenus responsables de ce choix. Le comté représenté par le whip du parti libéral est Middlesex-ouest. La population de ce comté en 1891 était de 17,288, et le recensement y a coûté $1,302.21. En 1901, la population de ce comté n'était pas aussi forte.

On se rappellera que le parti libéral a été dans l'opposition durant plus de la moitié de cette décade et qu'il a activé l'émigration des nôtres aux Etats-Unis en ne perdant pas une occasion de dire que le Canada était un pays où il était bien difficile de vivre. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a déclaré en cette enceinte, à la dernière ou à l'avant-dernière session, que le "London Advertiser" avait, pendant cette période, environ 900 abonnés aux Etats-Unis et que tous étaient des gens qui avaient émigré du Canada. L'expression de ce sentiment déloyal est peut-être la cause que la population de ce comté, qui était de 17,288 âmes en 1891, est tombée à 15,543 en 1901. Le nombre des habitants était moindre, mais le coût du recensement s'est élevé de $1,302.-31 à $3,113.37.

Permettez-moi de vous citer quelques exemples des économies du régime libéral. Je ne m'appuie pas sur des ouï-dire, car le comité des Comptes publics a fait une enquête et j'ai par devers moi les témoignages qui ont été donnés. Le dénombrement du petit village de Glencoe qui contient environ 1,000 âmes a coûté $57.40, sans compter le prix des voitures de louage qui s'est élevé à $63; et celui du petit village de Newbury dont la population est de 300 ou 400 âmes a coûté $29.50 et la location des voitures, $27.

Pour établir le nombre des habitants de la ville de Strathroy, où demeure le "whip" du parti libéral, on a dépensé $173.50 et de plus la location des voitures a coûté $186. Les opérations du dénombrement dans ces trois localités ont coûté $260.15 et la location des voitures s'est élevée à $276.

Je vous citerai quelques extraits des témoignages. Je regrette de ne pas voir à son siège l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), mais, comme je l'ai dit, je ne m'appuie pas sur des ouï-dire. On comprendra que nous n'avons pris que le dessus du panier; lorsque nous avons fait une enquête sur la façon dont le recensement avait été fait dans Middlesex-ouest. Voici le témoignage de M. McDougall, le commissaire préposé au recensement dans ce comté:

Q. Connaissez-vous M. Alexander Leach, de Strathroy ?

R. Oui.

Q. Quel est son état ?

R. Je ne pourrais dire.

Q. Vous ne vous êtes jamais renseigné sur ce point ? Vit-il à la ville ?

R. Oui.

Q. Quel est son âge ? 70 ans ?

R. Peut-être plus. C'est un homme âgé, à cheveux gris.

Q. Est-il d'une constitution délicate ?

R. Oui.

L'honorable député de Brant-sud a déclaré que l'on avait choisi les recenseurs parmi les meilleurs sujets.

Q. Le croyez-vous capable de marcher de maison en maison pour dresser la liste des habitants ?

R. Je ne pourrais l'affirmer ; c'est un vieillard fort cassé.

Q. Est-ce qu'il se sert de béquilles ?

R. Non, pas que je sache.

Q. Mais vous avez cru devoir lui allouer une certaine somme pour location de voitures ?

R. Si son compte avait contenu un semblable item, je l'aurais certainement approuvé.

Q. Vous avez accordé à M. Leach une somme représentant 22 jours de location de voitures ?

R. Oui.

Q. Formant un total de $33 ? Et vous dites que s'il avait porté cette somme à son compte, vous la lui auriez accordée à cause de son grand âge ?

R. Pas tout à fait pour cette raison. Je la lui aurais accordé parce qu'il l'aurait portée à son compte.

Q. Tout ce que vous aviez à faire c'était de voir si le compte contenait cet item et, dans ce cas, vous l'approuviez ?

R. J'allouais la somme réclamée pour louage de voitures.

Q. Est-ce que M. Duncan Paterson est aussi un homme de 70 ans ?

R. Il est très âgé.

Q. Est-ce qu'il demeure à Strathroy ?

R. Je le crois, ou dans les environs.

Q. Est-ce un homme robuste ?

R. Je n'oserais l'affirmer.

Q. Est-il capable d'aller de maison en maison ?

R. Je le crois.

Q. Est-il assez âgé pour provoquer vos sympathies ?

R. Je ne me suis pas laissé guider par mes sympathies.

Q. S'il a réclamé des frais de voiture, vous les lui avez accordés, parce qu'ils les avait portés à son compte ?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous M. John R. Clarke ?

Comme vous voyez, M. l'Orateur, je procède par ordre.

R. Oui, monsieur.

Q. Quel est son âge ?

R. Je ne pourrais dire. Il a probablement plus de 60 ans.

Q. Est-ce un homme vigoureux ?

R. Je n'oserais l'affirmer ?

Q. Est-il d'une constitution délicate ?

R. Il jouit, je crois, d'une assez bonne constitution, bien qu'il ait l'air assez délicat ; mais je ne saurais me prononcer en parfaite connaissance de cause.

Q. Vous avez cru qu'il était capable, à l'âge de 60 ans, de faire le dénombrement d'une ville comme Strathroy ?

R. Il n'avait charge des opérations du recensement que dans une partie de la ville ?

Q. Vous lui avez alloué, pour frais de voitures, $21, représentant 14 jours de louage ? Vous n'avez accordé ces frais aux autres recenseurs qu'à cause de leur âge ?

R. Je vous demande pardon, je n'ai pas dit cela.

Q. Alors, parce que M. Clarke a eu l'heureuse inspiration de porter ces frais à son compte ?

R. Oui, monsieur.

Q. C'est là la raison ?

R. Oui, monsieur.

Monsieur l'Orateur, je pourrais vous lire des pages et des pages du compte rendu de l'enquête faite sur les opérations du recensement dans Middlesex-ouest, et toutes nous révéleraient la même façon de procéder. Mais je ne veux pas abuser des instants de la Chambre et je me contenterai de faire observer que M. McDougall et les autres agents du recensement ne me paraissent pas avoir agi avec plus de prudence—déclare dans son témoignage qu'il n'a pas attesté ni fait attester l'exactitude de ses comptes. Tout ce qu'il avait à faire c'était de produire un état et on s'empressait de payer.

M. BROCK: Et il s'engageait à voter pour le bon parti.

M. CLANCY : Parfaitement. La loi exige, dans chaque cas, une déclaration solennelle, cependant le commissaire atteste sous serment qu'il a dispensé ses agents de cette formalité. Le ministre de l'Agriculture, en donnant des explications sur les dépenses du recensement, n'a pourtant pas craint d'affirmer que, dans chaque cas, on avait demandé une déclaration solennelle. Le témoignage de M. Leach contredit cette assertion.

J'en ai dit assez, M. l'Orateur, pour vous convaincre que le recensement a été fait avec la plus grande négligence dans toutes les parties du pays, et, la meilleure preuve que je puisse apporter, c'est de mettre sous vos yeux le coût du dénombrement de 1891, $449,991, et celui de 1901, $1,198,268. Je viens de vous donner un exemple frappant des méthodes vicieuses que l'on a employées dans le seul cas que j'aie eu l'occasion d'étudier ; on a procédé partout de la même façon. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner du chiffre alarmant des dépenses.

Dans plusieurs cas, le recensement est absolument inutile. On exige une foule de tableaux insignifiants dont les agents prennent prétexte pour grossir leurs émoluments. Je vous ai montré comment les comptes étaient majorés.

Quelques-uns ont affirmé que les chiffres du recensement avaient été altérés. Pour le prouver, je n'aurais qu'à lire les témoignages donnés devant le comité des comptes publics. On a modifié des tableaux, changé des annonces, on a ajouté et on a retranché. Il serait inutile pour les membres de la droite de nier la chose, car ils savent qu'elle a été clairement prouvée.

Une dernière observation——

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je sais que mon honorable ami est impatient. Il a toutes mes sympathies. Je suis étonné qu'il ne m'ait pas interrompu plus tôt, car le sujet ne devait pas lui être agréable.

M. BOYD : Lisez-lui le compte rendu des témoignages.

M. CLANCY : Je ne veux pas l'énerver à ce point. Qu'il me suffise de lui dire que le gouvernement a conduit les opérations du recensement d'une manière scandaleuse, d'une manière propre à faire monter le rouge au front des membres de la droite.

Je me fais un plaisir d'appuyer l'amendement du député de Peel (M. Blain) et j'espère que nos amis de la droite suivront mon exemple. Qu'ils fassent appel à tout leur courage, car jamais la Chambre n'a été saisie d'une motion de censure aussi bien motivée. Non seulement le recensement a coûté énormément cher, mais, sous plusieurs rapports, il est inutile. Dans certains cas, les opérations ont été conduites par des vieillards qui ne pouvaient marcher ; par des hommes qui n'avaient d'autre mérite que d'être électeurs et qui avaient presque atteint l'âge où l'on ne vote plus.

Je serai fort surpris, je le répète, si les membres de la droite n'appuient pas la motion de mon honorable ami.

L'amendement de M. Blain est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Brock,
Calvin,
Carscallen,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Fowler,
Gourley,
Hackett,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McIntosh,
Northrup,
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Sherritt,
Sproule,
Thomson (Grey),
Tolton,
Wilson.—35.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,
Beith,
Belcourt,
Bernier,
Blair,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Campbell,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,

Christie,
Copp,
Davis,
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Emmerson,
Erb,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gibson,
Gould,
Grant,
Heyd,
Holmes,
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid)
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
LeBlanc,
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Mignault,
Morrison,
Mulock (sir William),
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Scott,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Talbot,
Tolmie,
Tucker,
Turgeon,
Wallace,
Wright.—69.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Calvert,	Taylor,
Logan,	Lefurgey,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Fraser,	Bell,
Guthrie,	Porter,
Cowan,	Pringle,
Parmelee,	Pope,
Costigan,	Hale,
Tobin,	Ball,
Ross (Victoria),	Wilmot,
Oliver,	Culbert,
Harwood,	Maclean,
Champagne,	Casgrain,
Johnston (Cap-Breton),	Kaulbach,
Lewis,	Vrooman,
McCarthy,	Barker,
Sifton,	Kendrey,
German,	Ganong,
Ethier,	Morin,
Lemieux,	Lennox,
Thompson (Haldimand et Monk),	Ingram,
Cartwright (sir Rich'd)	Tupper (sir C. H.),
Dyment,	McCormick,
Charlton,	Tisdale,
Harty,	Reid (Grenville),
Wade,	Smith (Wentworth),
Riley,	Earle,
Marcil (Bagot),	Monk,
Maclaren (Huntingdon),	Rosamond,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Delisle,	Johnston (Cardwell),
Borden (sir Frederick),	Osler,
Hughes (I.P.-E.),	Bennett,
Bickerdike,	Roddick,
Macpherson,	Kemp,
Ross (Yukon),	Bruce,
Smith (Vancouver),	Robinson (Northumberland),
Archambault,	Seagram,
Power,	Broder,
Girard,	Léonard.

L'amendement est rejeté ; la motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Coût de l'extension du service côtier et des explorations sur la côte nord du Canada, $100,000.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il abandonné le projet d'une expédition pour s'assurer de la navigabilité de la baie d'Hudson et des détroits qui y conduisent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. L'expédition est en bonne voie.

Département des Affaires des Sauvages—dépenses casuelles—somme supplémentaire requise, $3,500.

Le PREMIER MINISTRE : Cet item a deux objets. Le gouvernement a besoin de $2,500 pour l'impression des traités que nous avons faits avec plusieurs bandes de sauvages. Ces traités ont déjà été réunis en volume, mais l'édition est épuisée et c'est pour en publier une autre que nous demandons ce crédit. Une somme de $1,000 sera affectée à diverses impressions et à l'achat de la papeterie. Le crédit qui a été voté est insuffisant et nous avons besoin d'une somme supplémentaire.

M. SPROULE : Le premier ministre a-t-il l'intention de réunir en volume tous les traités dont il a parlé ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. SPROULE : C'est là une excellente idée.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—appointements—pour payer à A. V. Joyce, commis de la seconde classe cadette, pour un sujet facultatif, $50.

Le PREMIER MINISTRE : Ce M. Joyce a subi ses examens sur une matière facultative et, par conséquent, il a droit à une augmentation de $50.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE : Aux termes de l'Acte du service civil, si un commis subit des examens sur une matière facultative, comme sur la sténographie ou l'emploi de la machine à écrire, le gouvernement peut, dans sa discrétion, lui accorder une augmentation de $50.

Pour pourvoir aux appointements d'un commis de seconde classe, E. F. Drake, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,200.

Le PREMIER MINISTRE : Je désire donner quelques explications sur cet item.

M. Drake est sergent dans la gendarmerie à cheval. Il s'est enrôlé le 14 août 1888. C'est un très bon officier. Il reçoit aujourd'hui $1,131.50 et nous désirons lui donner $1,200.

M. BORDEN (Halifax) : A quel service est-il attaché maintenant ?

Le PREMIER MINISTRE : Il fait partie des administrations publiques. Il s'est d'a-

bord enrôlé comme constable, puis il est devenu sergent et il a été ensuite transféré à Ottawa où il remplit les fonctions de commis au service de l'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'il remplace ici un autre commis, ou est-ce un nouveau fonctionnaire ?

Le PREMIER MINISTRE : Il ne remplace personne. Il a été tout simplement transféré ici. Nous avons l'intention de le nommer un des fonctionnaires permanent des administrations publiques en élevant ses appointements à $1,200. L'argumentation ne représente que la différence entre $1,131.50 et $1,200.

M. SPROULE : Où gagne-t-il ces $1,131?

Le PREMIER MINISTRE : A Ottawa, où il réside depuis sept ans.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas un fonctionnaire supplémentaire que l'on veut nommer ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne s'agit que d'une légère augmentation d'appointements?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Ministère de l'Intérieur—appointements—somme estimée en moins relativement à deux commis de la deuxième classe cadette, $212.50.

Le PREMIER MINISTRE : Nous demandons cette somme de $212.50 pour augmenter les appointements de M. Beauchamp et de Mlle Mary Guthrie. M. Beauchamp a été nommé commis de seconde classe à un traitement annuel de $600 le 1er juillet 1902. Avant sa nomination il a subi des examens sur deux matières facultatives, la sténographie et la clavigraphie, et et nous avons résolu de lui accorder $50 pour chaque matière, suivant les dispositions de l'Acte du service civil. Cette augmentation portera ses appointements à $700. Mlle Mary Guthrie se trouve absolument dans le même cas. Par arrêté ministériel du 1er avril 1903, elle a été nommée commis de seconde classe avec un traitement de $700, en remplacement de J. P. Dunne qui a obtenu une promotion.

En préparant le budget pour le prochain service, on y a inséré un crédit de $600 pour les appointements d'un commis de seconde classe en remplacement de M. Dunne et nous avons besoin d'une somme de $100 pour payer à Mlle Guthrie un traitement de $700. Le 1er avril 1904, elle aura droit à l'augmentation statutaire de sa classe, et dans trois mois à partir du 30 juin 1904 elle aura droit à une somme supplémentaire de $12.50.

Voilà l'objet de ce crédit de $212.50.

M. SPROULE : Vous donnez aux nouveaux fonctionnaires des appointements assez élevés.

Le PREMIER MINISTRE : La loi les fixe à $600. Mlle Guthrie, ayant passé des examens sur deux matières facultatives, a droit à un traitement de $700 en vertu des dispositions du statut.

Quatre commis supplémentaires de la deuxième classe cadette l'un a $650 et les trois autres à $600, chacun, $2,450.

Le PREMIER MINISTRE : Voici pourquoi nous avons besoin de ce crédit : S. W. Hobbart est surnuméraire depuis le mois de janvier 1900 et a passé ses examens sur une matière facultative, $650 ; J. B. Duhamel est employé comme messager et commis depuis le mois de septembre 1903, $600 : M. P. Morris nommé en février 1900, $600, et William Bailey, récemment nommé, $600.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de nominations nouvelles ?

Le PREMIER MINISTRE : Une seulement.

M. SPROULE : Mais les autres fonctionnaires que vous venez de mentionner sont tous frais nommés ?

M. BORDEN (Halifax) : Je présume que l'accroissement des affaires du département justifie l'augmentation du nombre des commis, mais il serait préférable de nous dire exactement combien de fonctionnaires nouveaux ont été nommés depuis six ou sept ans.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons laisser l'item en suspens pour quelques minutes, et le sous-ministre pourra peut-être nous renseigner sur ce point.

L'item reste en suspens.

Pour appointements et dépenses de la division des mines, $10,000.

Le PREMIER MINISTRE : L'objet immédiat et général de ce service est de recueillir et de fournir des renseignements sur les divers minéraux du pays, sur la manière de les traiter et de les utiliser.

Pour atteindre ce but, on dressera des tableaux statistiques sur la production, la consommation, l'exportation et l'importation de ces minéraux. On recueillera en outre des indications variées sur le prix, le transport et la vente de ces produits, etc.

Ces statistiques méthodiquement et convenablement classifiées, les discussions qui surgiront sur les causes qui peuvent accroître ou diminuer la production, les exportations et les importations, les fluctuations du marché, etc., seront publiées annuellement ou à des intervalles plus rapprochés, si les circonstances l'exigent.

En ce qui regarde l'enseignement minéralogique, on publiera des bulletins et des monagraphies, qui traiteront sous une forme concise : I. De la situation, de la découverte, de l'étendue et de la nature des différents gisements miniers. 2. Des essais et analyses du minerai, et pour les matériaux de construction, de leur densité, de leur résistance, etc. 3. De la description des méthodes

d'exploitation, du traitement des minéraux métalliques et de la manière de les séparer les uns des autres lorsqu'ils sont composés.

On recueillera les renseignements les plus précieux contenus dans les ouvrages techniques et on les mettra à la portée du public. En cas de besoin, les fonctionnaires pourront voyager pour mieux s'instruire et visiter les différents districts miniers.

On fera la monographie de chaque minéral, comme le charbon, le fer, le cuivre, le nikel, l'or, etc. Quant aux matériaux de construction, on les rangera dans une seule et même classe. On fournira les plus amples renseignements sur chaque variété ; et, pour répondre aux besoins de l'industrie minière, on publiera des opuscules que l'on réunira en volume à la fin de chaque année sous le titre de " Des ressources minérales du Canada ".

On distribuera ces monographies dans tous les coins du monde afin de faire connaître nos richesses minières et d'attirer ici le capital étranger. Pour activer le développement de nos mines, il faudra constituer un personnel de minéralogistes dont la mission sera de recueillir des renseignements, de rédiger des rapports, de faire des essais et des analyses sur les divers minéraux du pays. Ce personnel se composera de gens techniques, ingénieurs et géologues. En d'autres termes nous voulons établir un bureau des mines sur le modèle de celui qui existe actuellement à Washington.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'on a l'intention de recourir au personnel du département pour organiser ce service ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce bureau sera, je crois, une annexe du département de géologie. Je viens de vous communiquer les notes que le ministre de l'Intérieur m'a remises avant de partir pour l'Angleterre. Je présume que le personnel actuel assistera les experts chargés de recueillir des renseignements, de rédiger des rapports et de faire des essais et des analyses, mais je présume aussi qu'il faudra augmenter le nombre des fonctionnaires.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que ce service sera sous la dépendance du département de géologie.

Le PREMIER MINISTRE : Non. Le Dr Haanel, surintendant des mines, aura la direction de ce service.

M. SPROULE : Vous créez un service nouveau. Le premier ministre aurait-il la bonté de nous dire le nombre des fonctionnaires que ce service exigera et le chiffre de leurs appointements ?

Le PREMIER MINISTRE : Il y aura le surintendant, et pas plus de deux ou trois fonctionnaires, tous des gens techniques.

M. SPROULE : Et l'an prochain, vous en nommerez encore deux ou trois autres.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être; mais, bien que nous vivons dans une ère de progrès, nous avons l'intention de limiter le nombre des fonctionnairs au surintendant et à deux ou trois experts.

M. SPROULE : Quels seront leurs appointements ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais dire; mais les dépenses de ce bureau ne devront pas excéder $10,000.

M. SPROULE : Qui sera chef de ce bureau ?

Le PREMIER MINISTRE : Le surintendant des mines, le Dr Haanel.

M. SPROULE : Quel sera son traitement ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucune fraction de ce crédit ne sera affectée au traitement du Dr Haanel. Ce dernier fait parte du personnel du département. Nous avons l'intention de lui confier la direction de ce service et de nommer deux ou trois experts qui travailleront sous ses ordres. En outre il continuera à remplir les fonctions qu'il exerce aujourd'hui.

M. SPROULE : Quel est son traitement actuel ?

Le PREMIER MINISTRE : $3,000.

M. SPROULE : Comment pouvez-vous établir ce service sans amender la loi ? Avez-vous le droit de créer sans une législation spéciale autant de services qu'il vous plaira, tout comme s'il s'agissait d'une simple affaire d'administration ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a aucun doute que si le parlement vote ce crédit, nous pouvons le dépenser de la façon que je viens d'indiquer. Mais il faudra inscrire cet item au budget de chaque année et le faire voter séparément, vu qu'il s'agit de dépenses que la loi ne prévoit pas.

M. SPROULE : Je crois que le moyen le plus simple serait de saisir la Chambre d'un projet de loi afin d'organiser ce service.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas mon avis. C'est une expérience que nous tentons et si les résultats ne répondent pas à nos espérances, nous ne la renouvellerons pas.

Si le fonctionnement de ce bureau est satisfaisant, nous suivrons le conseil de mon honorable ami, mais, pour le moment, je crois qu'il est préférable de nous en tenir à la procédure que nous avons adoptée.

M. SPROULE : Nous avons déjà un bureau de statistiques, et je ne vois pas pourquoi on n'y annexerait pas celui que l'on veut créer, car, après tout, il s'agit simplement de recueillir des renseignements statistiques sur l'industrie minière.

Le PREMIER MINISTRE: Oui, mais cette statistique est d'une nature toute spéciale ; et ainsi qu'il est dit dans le mémoire

que j'ai communiqué à la Chambre, on veut publir annuellement un livre intitulé " Des ressources minérales du Canada ". Je doute beaucoup que les fonctionnaires du ministère d'Agriculture aient des connaissances techniques assez étendues pour recueillir les renseignements que cet ouvrage devra contenir. Ce travail ne pourra être fait que par un minéralogiste au service de la statistique.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'a peut-être pas tort.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que vous ne pouvez adjoindre un nouveau service au département de l'Intérieur sans modifier la loi. Je crois que, sur ce point, l'honorable député de Grey-est a parfaitement raison.

J'aimerais savoir quelles fonctions remplit actuellement le docteur Haanel dans le département de l'Intérieur, quelle est la durée de ses services et qu'est-ce qu'il a fait jusqu'à aujourd'hui.

L PREMIER MINISTRE : Le docteur Haanel est surintendant des mines depuis trois ou quatre ans, depuis quatre ans, je crois. Le rapport du ministre de l'Intérieur nous donne la nature de ses fonctions et des travaux auxquels il se livre. Il recueille tous les renseignements qui peuvent intéresser l'industrie minière ; il s'est occupé d'établir à Vancouver un bureau pour l'essai des minéraux et d'autres questions de même nature.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'a jamais rien fait, que je sache, dans la Nouvelle-Ecosse. La description que le premier ministre nous donne de ses fonctions me paraît un peu vague. Son titre de surintendant des mines ne nous renseigne pas beaucoup si l'on ne nous dit pas quels sont ses devoirs et quels sont les travaux qu'il a accomplis. A-t-il dirigé ou simplement surveillé l'établissement d'un bureau pour l'essai des minéraux à Vancouver ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est lui qui a établi ce bureau ; il a acheté les machines et a dirigé tous les travaux de construction et d'installation. Je regrette de dire que je n'ai pas fait une étude approfondie du rapport qu'il a publié sur cette question.

M. LaRIVIERE : Je comprends parfaitement qu'il n'est pas facile d'être renseigné sur ce bureau de Vancouver. J'ai tenté d'y pénétrer moi-même en invoquant mon titre de membre de cette Chambre, mais on m'a refusé la porte.

Le PREMIER MINISTRE : Je suppose que c'est le règlement.

M. LaRIVIERE : Je ne vois pas pourquoi un pareil règlement serait en vigueur.

M. BORDEN (Halifax) : Ce bureau fonctionne-t-il à l'heure qu'il est ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, depuis deux ans, environ.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'a fait le docteur Haanel depuis l'établissement de ce bureau ?

Le PREMIER MINISTRE : Il en a la direction. Les fonctions du docteur Haanel sont certainement plus importantes que les honorables membres de la gauche ne semblent croire. Le développement de notre industrie minière est très rapide et l'on me dit que le docteur Haanel examine souvent des échantillons de minerai qu'on lui envoie de toutes les parties du pays et qu'il est fréquemment consulté sur l'exploitation des mines et qu'il rend ainsi de précieux services.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne critique pas ses travaux ; je désire simplement en connaître la nature. Je comprends que mon très honorable ami n'est pas aussi bien renseigné sur le fonctionnement de ce département que le ministre de l'Intérieur, mais il peut s'adresser au sous-ministre et nous communiquer peut-être les informations que nous désirons obtenir.

Je n'ai jamais entendu parler des travaux du docteur Haanel, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, mais il est possible que ce fonctionnaire ait déployé son activité dans d'autres régions, et c'est ce que j'aimerais savoir. L'ouvrage qu'il fait, d'après le premier ministre, avait été jusqu'aujourd'hui du ressort du bureau de géologie dont ce monsieur ne faisait pas partie. Le premier ministre veut-il nous dire quelles sont les aptitudes spéciales du docteur Haanel.

Le PREMIER MINISTRE : Le docteur Haanel est un ancien professeur de l'université Victoria, de Cobourg, et il a en outre enseigné la minéralogie à Syracuse, dans l'Etat de New-York. Vous pouvez lire le rapport qu'il a fait à la page 17 des Documents de la session de 1902, n° 25.

M. SPROULE : Ce qui me frappe, c'est que vous n'avez pas le droit d'organiser ce service.

Le PREMIER MINISTRE : Le surintendant des mines a été nommé il y a trois ou quatre ans, et nous ne créons pas une fonction nouvelle.

M. SPROULE : On a nommé un surintendant des mines, mais vous créez aujourd'hui un nouveau service.

Le PREMIER MINISTRE : Le sous-ministre me dit que M. Pearce a été durant plusieurs années surintendant des mines. Ce n'est pas une fonction nouvelle. M. Pearce qui avait de vastes connaissances en géologie, a été nommé inspecteur en chef des travaux géologiques et le docteur Haanel lui a succédé.

M. SPROULE : Je connais très bien M. Pearce. C'est un fonctionnaire qui me paraît

d'humeur un peu voyageuse, car il a rempli plusieurs emplois. Il a été élevé à la dignité de chef de bureau et il n'y a pas de doute qu'ayant longtemps il sera entouré d'une douzaine de commis.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que le directeur d'un service de cette nature devrait avoir des connaissances pratiques. Je demanderai au premier ministre quelle est l'expérience du docteur Haanel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si je me rappelle bien, le docteur Haanel est un gradué d'une université allemande et a été professeur de géologie et de minéralogie à l'université Victoria. Lorsque cette dernière a été affiliée à l'université de Toronto, on a aboli la charge de géologie et de minéralogie et elle s'est ainsi privée des services du docteur Haanel. J'ai entendu le chancelier de l'université Victoria, M. Nellis, faire les plus grands éloges du docteur Haanel.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne connais pas le docteur Haanel, et je ne crois pas avoir jamais entendu parler de lui, et c'est pour cette raison que je voulais savoir s'il avait qualité pour présider au service des mines. Pour remplir les fonctions de surintendant, il ne faut pas simplement posséder des connaissances théoriques, mais avoir aussi des connaissances pratiques et être encore dans toute la vigueur de l'âge. A un professeur d'université je préférerais un jeune homme, car ces fonctions exigent moins de théorie que de pratique.

Si cet important service exige des dépenses assez considérables mon honorable ami admettra que nous devons en confier la direction à l'homme le mieux qualifié que nous puissions choisir. Autrement, il serait préférable de ne rien faire du tout. Voilà pourquoi j'ai posé tant de points d'interrogation. Je serai très heureux de reconnaître que le docteur Haanel possède toutes les aptitudes nécessaires pour bien remplir ses fonctions, lorsqu'il aura fourni ses preuves, mais il est de notre devoir de nous renseigner sur un fonctionnaire auquel on confie la direction d'un service aussi important. Je crois qu'on aurait dû démontrer d'une manière plus évidente la compétence du docteur Haanel.

Le PREMIER MINISTRE : Je remercie beaucoup mon honorable ami, le directeur général des Postes de m'avoir fourni des renseignements que je ne possédais pas moi-même. Je connais le docteur Haanel, mais je ne l'ai rencontré qu'une fois ou deux. Je sais que c'est un homme dans la force de l'âge—je crois qu'il est âgé de 55 ans.

D'après le directeur général des Postes, son passé le recommande. Tout ce que je sais sur son compte, c'est qu'il remplit très bien les fonctions qu'il exerce et qu'on ne saurait trouver un meilleur fonctionnaire.

M. SPROULE : Si je ne me trompe le docteur Haanel n'est pas même sujet anglais ; il a été naturalisé citoyen américain.

Le PREMIER MINISTRE : Vous faites erreur.

M. SPROULE : Il a vécu très longtemps aux Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : Il est Canadien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a vécu ici durant plusieurs années.

M. SPROULE : Mais il est allé ensuite résider aux Etats-Unis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas suivi sa carrière depuis qu'il a quitté l'université Victoria dont il a été, pendant plusieurs années, l'un des plus éminents professeurs.

M. SPROULE : Je suppose que le directeurs général des Postes est un des gradués de cette université ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. SPROULE : Je suis des gradués de l'université Victoria, et je n'ai jamais entendu parler du docteur Haanel. Il est vrai qu'il y a plusieurs années déjà que j'ai pris mes grades.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Sproule) rappelle à notre esprit que les années s'écoulent rapidement.

M. SPROULE : Est-ce que les fonctionnaires attachés à ce service seront soumis à la loi concernant les administrations publiques ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. SPROULE : Voilà justement la difficulté. Il me semble que vous devez faire voter une loi pour établir un service nouveau et que les fonctionnaires nommés devraient être soumis aux dispositions de l'Acte du service civil.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Sproule) sait parfaitement que le ministère des Chemins de fer et Canaux et celui des Travaux publics contiennent une foule de fonctionnaires nommés depuis plusieurs années,—des ingénieurs surtout,—qui ne tombent pas sous les dispositions de cette loi. Je me contenterai de vous citer M. Douglas, un des ingénieurs du département des Chemins de fer et Canaux. Ces gens ne contribuent pas à la caisse des retraites et ne sont pas des fonctionnaires réguliers des administrations publiques.

M. SPROULE : La loi du service civil contient certaines dispositions au sujet des travaux techniques.

Le PREMIER MINISTRE : Ces fontionnaires sont renommés chaque année.

M. SPROULE : Si je me rappelle bien, les dispositions de la loi du service civil sont applicables à ces fonctionnaires.

Le PREMIER MINISTRE : Non. Je suis convaincu que plus de la moitié des ingénieurs du département est nommée d'année en année ou de six mois en six mois.

M. COCHRANE : Quand a été fait le rapport que le premier ministre a cité ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce rapport a été soumis au ministre de l'Intérieur le 1er décembre 1902.

M. COCHRANE : Est-ce le premier rapport du Dr Haanel ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

Quatre commis supplémentaires de la deuxième classe cadette, l'un à $650 et les trois autres à $600 chacun, $2,450.

Le PREMIER MINISTRE : Au sujet de la question posée par mon honorable ami (M. Borden, Halifax) le sous-ministre informe que le nombre des fonctionnaires permanents nommés depuis quatre ans dans le département de l'Intérieur est de 15 à 20.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont leurs devoirs ? Exercent-ils tous des fonctions de commis ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la cause de ce surcroit d'ouvrage ?

Le PREMIER MINISTRE : On me dit que la besogne a doublé dans les trois dernières années. Je suis convaincu qu'au bureau des terres l'ouvrage a plus que triplé, plus que quadruplé.

M. COCHRANE : Dans quel local travaillent les nouveaux fonctionnaires? Le premier ministre nous dit depuis des années que les bâtiments affectés aux différents ministres sont remplis.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis fâché de dire que nous avons été obligés de louer plusieurs bâtiments dans les limites de la ville.

M. COCHRANE : Oui, malheureusement, —nous savons cela.

Commission des études géologiques—pour pourvoir aux appointements d'un commis de la deuxième classe, $1,100.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons besoin de ce crédit pour payer les appointements d'un commis de seconde classe, M. McKinnon. Celui-ci est à l'emploi du département depuis 14 ans. Jusqu'à il y a trois années il travaillait en qualité de commis, bien que ses fonctions fussent officiellement d'un degré moins élevé dans la hiérarchie administrative. En juillet 1900, il a été promu au grade de commis de seconde classe. Depuis trois étés, il assiste M. Hugh Fletcher dans les travaux d'arpentage exécutés dans la Nouvelle-Ecosse et pendant l'hiver il dresse les plans et travaille sur les notes qu'il a recueillis sur le terrain. M. Fletcher nous dit que c'est un bon arpenteur et un bon dessinateur.

Ce crédit est pour payer ses appointements.

M. SPROULE : C'est une promotion ? Qui le remplace?

M. COCHRANE : Quelque nouveau conscrit, je suppose.

Le PREMIER MINISTRE : Personne ne le remplacera, que je sache,—à moins que ce ne soit quelque conscrit, comme dit l'honorable député.

M. SPROULE : Je suppose qu'il sera remplacé. Quels étaient ses appointements?

Le PREMIER MINISTRE : Il avait atteint le chiffre maximum de sa classe; il recevait $1,000. Nous voulons lui accorder une augmentation de $100. Il est transféré d'une classe à une autre et c'est ce qui nous oblige à faire voter ses appointements. Je suis heureux de dire qu'il ne sera pas nécessaire de le remplacer par un conscrit, car il continuera de remplir les mêmes fonctions, mais à un traitement plus élevé.

M. SPROULE : Est-ce que les fonctions qu'il remplissait ont été abolies ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. SPROULE : Mais le budget principal contient déjà un crédit destiné à payer le traitement attaché à ces fonctions. Le premier ministre nous dit que l'on ne remplacera pas M. McKinnon, et cependant il nous demande de voter un autre traitement.

Le PREMIER MINISTRE : Le traitement ne sera pas payé, si les fonctions restent vacantes.

M. SPROULE : Alors pourquoi voter un crédit dont on n'a pas besoin ? Ce n'est pas préparer les estimations budgétaires d'une manière pratique.

Le PREMIER MINISTRE : J'admets cela.

M. BORDEN (Halifax) : D'après les faits que vient de nous exposer le premier ministre, on devrait ne demander qu'un crédit de $100.

Le PREMIER MINISTRE : L'objection me paraît plausible. Laissons l'item en suspens.

L'article reste en suspens.

Pour payer à A. P. Low, expert, 12 mois à dater du 1er juillet, $2,000.

Le PREMIER MINISTRE : M. Low était autrefois attaché au service géologique : il a démissionné il y a quelques années. Il a été engagé de nouveau, mais son réengagement n'a eu lieu qu'après le vote du budget principal. Il a été durant 20 ans au service de la commission de géologie. Il a démissionné le 1er juin 1901. En février dernier le gouvernement lui a confié la direction de l'expédition de la baie d'Hudson.

M. SPROULE : J'ai sous la main la loi du service civil et je suis porté à croire que

l'interprétation que lui donne le premier ministre n'est pas exacte. Les dispositions de cette loi s'appliquent à toutes les catégories de fonctionnaires attachés aux différents services de l'administration, ou qui en dépendent, ainsi qu'à ceux qui font partie du bureau de l'auditeur général, et mentionnés aux paragraphes A et B.

Le paragraphe A mentionne les sous-ministres et les fonctionnaires possédant des aptitudes spéciales ; ce qui comprend, je suppose, les dessinateurs et les ingénieurs civils. Le premier ministre a dit, cependant, si je l'ai bien compris, que la moitié du personnel du département des Travaux blics n'était pas soumise aux dispositions de l'Acte du service civil.

Le PREMIER MINISTRE : On peut les y soumettre sans doute ; mais j'ai voulu parler des fonctionnaires réguliers qui tous sont astreints aux responsabilités et jouissent des avantages mentionnés dans l'Acte du service civil, notamment quant aux pensions de retraite.

Il y a, je le répète, dans le ministère des Travaux publics et dans celui des Chemins de fer et Canaux, des ingénieurs qui ne contribuent pas à la caisse des retraites et qui, à proprement parler, ne sont pas soumis aux dispositions de cette loi.

M. SPROULE : Mais les dispositions de la loi leur sont applicables en ce qui concerne la promotion et les appointements, bien qu'ils ne contribuent pas à la caisse des retraites. L'Acte du service civil ne dit pas qu'ils " peuvent être ". Mais il prescrit que tous les fonctionnaires des administrations publiques et du bureau de l'auditeur général, nommés par arrêté ministériel, " sont " soumis à ses dispositions. L'annexe A mentionne les sous-ministres et les fonctionnaires techniques, les chefs de bureau, les commis de première, deuxième et troisième classe et les messagers.

L'annexe B mentionne les préposés de la Douane et du Revenu de l'intérieur.

J'ai toujours compris que non seulement ces fonctionnaires étaient soumis à l'Acte du service civil, mais qu'ils ne pouvaient être promus que conformément à ses dispositions.

Le PREMIER MINISTRE : Non. Comme le sait mon honorable ami, l'Acte du service civil est plein de mystères, et j'avoue que je n'ai jamais eu le temps de l'approfondir. Il y a plusieurs ingénieurs auxquels les dispositions de cette loi ne sont pas applicables en ce qui concerne les promotions, les traitements et les pensions.

Il y a dans les administrations des fonctionnaires techniques qui ont été nommés il y a très longtemps—quelques-uns, à ma connaissance, sont au service de l'Etat depuis 35 ans—et il faut les renommer tous les six mois.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que la raison pour laquelle le premier ministre se sert si souvent de l'expression " nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil ", c'est qu'il a toujours considéré cet acte comme un mystère. Voilà une explication que je n'avais jamais entendu donner avant aujourd'hui.

Au sujet de cet item pour M. Low, ces officiers spéciaux ne se trouvent-ils pas déjà pourvus dans le crédit pour le service géologique ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. Le budget a été préparé avant que M. Low rentrât dans le service. Il y est rentré dans un but spécial, c'est-à-dire pour assumer la direction du parti d'explorateurs envoyés à la baie d'Hudson. Ses appointements n'étaient pas compris dans le budget principal, et c'est la raison pour laquelle nous les insérons ici. Il n'y a rien du tout de mystérieux là-dedans.

Montant supplémentaire requis pour solder les appointements d'un fonctionnaire spécialiste, $350.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de M. Joseph Kelly, qui a été employé dans le département depuis 1897. Cette augmentation, ajoutée aux $50 votés dans le budget principal, porte ses appointements à $1,500.

Bureau du Haut-commissaire du Canada en Angleterre—augmentation des appointements de C. J. Taylor à $1,700, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $100.

Pour payer à E. Churchouse, commis de la seconde classe cadette, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $750.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est inséré sur la recommandation que m'a faite le Haut-commissaire. Un des fonctionnaires, M. Reynolds, a été mis à la retraite, et nous donnons ici de l'avancement à M. Taylor. Le Haut-commissaire m'écrit que les appointements de M. Taylor, l'année dernière, étaient de $1,550, et M. Colmer, avant de démissionner, recommanda de lui accorder une augmentation de $50, qui porterait ses appointements à $1,600 pour 1903-4.

Mais comme il est devenu aide-secrétaire, le Haut-commissaire recommande que ses appointements soient portés à $1,700. Il recommande aussi la nomination de M. Churchouse. M. Churchouse a été employé dans le bureau depuis onze ans; il est sténographe et clavigraphiste expert. Le gouvernement croit qu'il est à propos de donner suite à ces recommandations du Haut-Commissaire. Nous ne pourrions le faire à moins de nous servir de cette expression " Nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil. Si nous nous conformons à l'Acte du service civil, nous ne pourrions donner à M. Taylor une augmentation de plus de $50.

M. SPROULE : Pourquoi vous servez-vous de la même expression dans le cas de M. Churchouse ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'il a dépassé l'âge de trente-cinq ans, l'âge ex-

trême auquel on peut être nommé aux termes de l'Acte du service civil. Il est aujourd'hui âgé de trente-six ans. Nous le nommons à la recommandation du Haut-commissaire.

Terres fédérales imputables sur le revenu—nouveau montant requis pour solder les appointements des employés du service extérieur, $10,000.

M. SPROULE : Quel travail allez-vous faire exécuter à ce bureau des terres fédérales cette année ? Vous proposez-vous d'envoyer un aussi grand nombre d'arpenteurs que l'année dernière, ou un plus grand nombre.

Le PREMIER MINISTRE : Un plus grand nombre. Lorsque le budget pour l'exercice financier suivant (1903-4) fut préparé en octobre dernier, on jugea, en se fondant sur les conditions d'alors, que la somme de $105,900 serait suffisante pour solder les appointements des fonctionnaires du service extérieur des Terres fédérales, pour l'année financière 1903-4. Depuis, de grands changements ont eu lieu par suite de l'affluence de colons dans le Nord-Ouest. De nouveaux commis ont été nommés dans les divers bureaux des terres en vue de tenir tête au surcroît de travail, et des sous-agents ont été nommés dans les diverses localités pour faciliter l'expédition de la besogne entre le gouvernement et les colons. Je suis en mesure de donner des renseignements détaillés; mais peut-être ne les exigera-t-on pas. J'ai ici un état indiquant le montant requis pour solder les appointements des fonctionnaires du bureau des Terres, service extérieur et intérieur pour l'exercice financier 1903-4, d'après le bordereau de paye en vigueur le 25 juin dernier. Le voici:

J. G. Turriff, commissaire.. ..	$3,000 00
T. R. Burpee, premier commis..	2,300 00
F. F. Dixon, commis..	1,500 00
S. Maber..	1,200 00
A. Kemeys-Tynte..	800 00
A. C. Kelly..	480 00
Miss L. May..	527 00
Miss J. Orme..	467 50
Mrs. M. E. Mullhall..	497 50
Miss Mabel Campbell..	467 50
Dr. E. Haanel..	3,000 00

M. SPROULE : N'est-ce pas là le fonctionnaire dont nous avons voté les appointements en même temps que ceux des employé du bureau des mines ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, les appointements de tous ces fonctionnaires ont été votés dans le budget principal; mais je donne les détails afin de faire voir qu'en outre du montant compris dans le budget principal, nous avons besoin de $10,000 par suite du surcroit d'ouvrage dans le département.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit là du service extérieur ?

Le PREMIER MINISTRE : Uniquement du service extérieur.

M. BORDEN (Halifax) : Mon très honorable ami a mentionné le chiffre des appointements de plusieurs femmes. Quelle peut bien être leur occupation dans le service extérieur ?

Le PREMIER MINISTRE : Je faisais connaître à mon honorable ami les appointements qui ont déjà été votés dans le budget ; mais afin de tout expliquer, il me faudrait lire à peu près trois pages de statistique indiquant article par article tout ce qu'il faut pour les services intérieur et extérieur, c'est $10,000 de plus ; mais je faisais connaître la dépense totale qu'il faudra faire dans le département, à la fois pour le service intérieur et pour le service extérieur. Ces deux services demanderont cette année $115,000, au lieu de $105,000 que nous avions demandés d'abord. Ce supplément est rendu nécessaire par le surcroît d'ouvrage imposé au département de l'Intérieur, principalement en raison du développement du bureau des Terres.

M. SPROULE : Le très honorable premier ministre, en lisant ce bordereau, a mentionné le nom du docteur Haanel dont les appointements, comme chef du bureau des mines, ont déjà été votés. J'ai fait observer qu'en nous occupant du bureau des mines, nous avions voté la somme nécessaire pour solder ses appointements, mais le très honorable premier ministre répondit : Non. J'ai compris que le bordereau de paye lu par le très honorable premier ministre se rapportait au bureau des terres.

Le PREMIER MINISTRE : Ce que j'ai lu n'est pas la liste des appointements à voter; je ne faisais que donner la liste des appointements compris dans le budget principal. Afin de rendre cette question intelligible, j'ai commencé à lire la liste ; mais il me faudrait trop de temps pour donner tous les détails des dépenses qui devront être faites dans le département de l'Intérieur pour cette branche spéciale de travail. La somme portée au budget pour ce bureau était de $105,000, mais nous voyons maintenant qu'il faudra $115,000.

M. SPROULE : Le très honorable premier ministre a nommé parmi ceux qui font partie de ce bureau le docteur Haanel, et ses appointements sont déjà compris dans le budget principal. Maintenant le voici transféré dans le bureau des mines, et nous avons voté ses appointements de nouveau.

Le PREMIER MINISTRE : Mais non.

M. SPROULE : Nous avons voté $10,000 pour le bureau des mines, et le docteur Haanel est le chef de ce bureau dont les appointements ont été votés.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit de $10,000 est destiné à solder les appointements et les dépense se rattachant au bureau des mines, mais il ne comprend pas le traitement du docteur Haanel. Le docteur Haanel est déjà pourvu.

M. BORDEN (Halifax) : Je pense que le très honorable premier ministre se trompe un peu dans ses calculs. Nous avons eu une augmentation de $10,000 pour le service extérieur. Il n'est pas déraisonnable de demander qu'on nous dise comment cet argent sera dépensé. A mon avis on devrait nous dire comment on se propose d'appliquer ces fonds. On croirait, à entendre le très honorable premier ministre, que le crédit de cette année n'excède que de $10,000 celui de l'année dernière. Si mon très honorable ami veut bien se reporter au budget principal, il verra que l'augmentation est de $12,000.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible.

M. BORDEN (Halifax) : De sorte qu'en ajoutant cette somme aux $10,000 qu'il nous demande de plus, nous avons une augmentation de $22,000 pour ce service du département de l'Intérieur. Si vous vous reportez à l'année dernière, vous verrez que la somme votée était de $168,782, et vous avez des augmentations s'élevant en tout à $53,000 pour les terres fédérales, imputables sur le revenu. Je ne parle pas des montants pour les terres fédérales imputables sur le capital. Il me semble qu'une augmentation de $53,000, sur une dépense de $168,782, en est une qui demande de plus amples explications.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de dire que je ne suis pas en mesure de donner de plus amples renseignements quant à ce crédit. Le département m'informe que le surcroît d'affaires a été assez considérable pour nécessiter cette augmentation dans le nombre des employés. Je regrette que les renseignements qui m'ont été fournis ne sont pas peut-être exactement sous la forme où j'aurais aimé les avoir. J'ai ici des renseignements relatifs au crédit total de $115,000, tandis qu'on aurait dû me donner des renseignements détaillés au sujet de cet item de $10,000. Je puis donner les noms des employés et tous les détails.

M. BORDEN (Halifax) : Ces renseignements ne nous seraient pas d'une grande utilité, car nous ne saurions pas si ces messieurs sont de nouveaux fonctionnaires ou si leurs appointements sont simplement augmentés. Ce que nous voulons savoir, c'est ceci: comment allez-vous appliquer la somme de $12,000 qui a déjà été votée en excédent du crédit de l'année dernière, et comment allez-vous appliquer cette somme supplémentaire de $10,000 ? Mon très honorable ami n'ajouterait rien aux renseignements fournis par le ministre de l'Intérieur, à l'occasion du crédit précédent. Les fonctionnaires du département doivent savoir ce qu'ils se proposent de faire de cet argent.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à dire; nous allons réserver l'item, et je me ferai donner les renseignements.

Sir WILFRID LAURIER.

Montant supplémentaire requis pour la protection des forêts et la plantation d'arbres, $15,000.

M. BORDEN (Halifax) : Nous avons déjà voté cette année une somme supplémentaire de $10,000. L'année dernière le crédit total s'élevait à $15,000; cette année, nous avons déjà voté $25,000. D'une manière générale, la députation approuve la fin pour laquelle on demande ce crédit; mais nous aimerions qu'on nous fît connaître les raisons de ce surcroît de dépenses. J'ai observé l'année dernière dans l'ouest, le travail qu'on y faisait, et j'en ai été vivement impressionné.

Le PREMIER MINISTRE : Je réserverai l'item jusqu'à ce que j'aie obtenu les renseignements.

M. TAYLOR : Je suis heureux de voir que le très honorable premier ministre est disposé à fournir des renseignements. Vendredi soir, un des ministres refusa de donner les détails de la dépense relative à un crédit. Je prétendais que le ministre devrait nous dire ce qu'il avait l'intention de faire de cet argent, mais il refusa péremptoirement.

M. SPROULE : Il n'était peut-être pas trop à blâmer, car je pense qu'il n'en savait rien lui-même.

L'item est réservé.

Montant supplémentaire requis pour arpentages, examen des rapports d'arpentage, impressions de plans, etc., $320,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai observer au très honorable premier ministre que nous avons déjà voté $430,000, et maintenant on nous demande de voter $320,000 de plus; le crédit l'année dernière était de $360,000, de sorte que l'augmentation totale cette année est de $390,000, ou d'à peu près 110 pour cent de plus que nous n'avons voté l'année dernière.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque le budget fut préparé l'automne dernier, on jugea que $430,000 seraient suffisants; mais la grande affluence de colons des Etats-Unis et de l'Europe nous a forcés de concéder un grand nombre de homesteads; et il fut décidé que ce crédit de $320,000 serait inséré dans le budget supplémentaire, en vue de subdiviser un assez grand nombre de townships pour nous permettre de répondre aux demandes des immigrants. On se propose d'arpenter 500 nouveaux townships dans le cours du prochain exercice financier. Actuellement, on emploie une équipe d'arpenteurs dans le sud du Manitoba ; une équipe dans le district d'Yorkton, recommençant des arpentages; une équipe entre les lacs Winnipeg et Manitoba; deux équipes, au nord de Battleford; une équipe dans le district d'Edmonton, recommençant des arpentages; une équipe dans le district de Red-Deed ; une équipe, dans le district de McLeod; une équipe, dans les montagnes Rocheuses; deux équipes dans la Colombie Anglaise; et pour les arpentages imprévus,

cinq équipes. Dans le goupe de townships situé entre Fort-Perry, l'Assiniboïa-est et Edmonton, il y a 60 contrats à $8,000 chacun, faisant $612,000 en tout. Le résidu est pour les fins suivantes: inspection des arpentages, $10,000; arpentages d'irrigation, $20,000; arpentage du Yukon, $45,000; employés à Ottawa, $60,000; divers, $10,000; total: $750,000. Durant le cours des derniers douze mois, 120,000 immigrants nous sont arrivés, et tous me concèderont, sans doute, que cette dépense est absolument indispensable.

M. BORDEN (Halifax) : Combien le très honorable premier ministre a-t-il dit qu'il était entré d'immigrants ?

Le PREMIER MINISTRE : Au delà de 120,000 dans le cours du dernier exercice financier.

M. SPROULE : Ces 60 contrats ont-ils été accordés aux prix règlementaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. SPROULE : Ne fait-on que délimiter les townships, ou les subdivise-t-on ?

Le PREMIER MINISTRE : On les subdivise. La rémunération varie, suivant le pays, de $7 à $25.

M. SPROULE : Vous avez augmenté la rémunération minima de $2 ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est probable ; nous sommes en progrès.

M. BORDEN (Halifax) : Cette immigration dont parle le très honorale premier ministre se porte-t-elle vers les Territoires seulement, ou vers le Manitoba et les Trritoires, ou vers tout le Canada ?

Le PREMIER MINISTRE : Le chiffre que j'ai donné est pour tout le Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Les fonctionnaires du département ont-ils fait le calcul approximatif du nombre de ces immigrants qui se sont portés vers les Territoires ?

Le PREMIER MINISTRE : A peu près 110,000 immigrants, et même davantage se sont portés vers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

M. BORDEN (Halifax) : On n'a pas fait la distinction, je suppose entre le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. SPROULE : J'ai très présentes à l'esprit certaines discussions animées qui se firent en cette Chambre au sujet de l'extravagance de dépenser même $300,000 en arpentages. On disait alors que les terres étaient arpentées, que personne ne les occupaient, et qu'il deviendrait nécessaire plus tard de tirer les lignes de nouveau ; et pourtant c'est absolument ce que nous faisons maintenant. La rémunération est apparemment plus forte que celle que nous payions alors, et il y a actuellement 16 équipes d'employés du gouvernement à l'œuvre, et 60 contrat d'accordés, en tout 76 équipes.

M. SCOTT : Et on en demande davantage.

M. SPROULE : Et on en demande davantage ; il est très heureux que cet honorable député soit tellement satisfait aujourd'hui ; ses amis n'étaient pas aussi faciles à contenter il y a quelques années.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami admettra qu'on pourrait nous accuser de négliger notre devoir si nous ne préparions pas les voies pour les immigrants, de manière à ce qu'ils pussent aussitôt arrivés se placer sur des homesteads. Il se peut que nous ayons des terrains arpentés qui ne soient pas encore occupés ; mais nous ne pourrions guère interrompre les arpentages. Tous les terrains ne sont pas propres à la culture, et les immigrants ont le droit de choisir le lieu de leur établissement. En somme nous ne pouvons renoncer à ce travail, et je pense qu'en y réfléchissant mon honorable ami reconnaîtra qu'il est impérieux de le poursuivre.

M. SPROULE : Nous ne possédons virtuellement aucun renseignement au sujet des appointements ou du montant des contrats. La somme varie de $7 à $27. C'est là une échelle mobile qui nous laisse virtuellement dans l'obscurité et ne nous permet de faire aucun calcul. Que donnez-vous à vos arpenteurs aujourd'hui, pour une journée d'ouvrage ?

Le PREMIER MINISTRE : $6.50.

M. SPROULE : Et leur pension ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Dans un journal de l'ouest, l'autre jour, on prétendait que les jalons en fer qui servent à marquer les coins des terrains sont utilisés pour des fins culinaires par les gens qui campent là-bas ; on s'en servirait pour suspendre les marmites ou ustensiles de ce genre, et si, comme mon honorable ami (M. Sproule) le dit, les jalons sont arrachés parfois, le département devrait y voir. Je ne sais pas si les fonctionnaires du département en ont été informés ou non.

Le PREMIER MINISTRE : Ils en ont été informés, et ils ont dû menacer les gens de sévir dans le cas où l'on continuerait à les enlever.

Pour gravure, lithographie, impressions, etc., en vue de la publication de cartes relatives aux travaux déjà exécutés, $10,500.

Le PREMIER MINISTRE : Cet item s'explique de lui-même ; il est destiné à couvrir le coût de la gravure et de la lithographie de cartes, dont quelques-unes sont dès maintenant entre les mains du graveur, et d'autres à la veille d'être envoyés. Ces cartes sont relatives surtout au district d'Haliburton, et au pays avoisinant Pembroke, Brock-

ville, Sudbury, Copper-Cliff, Boundary, et le Klondike, etc.

M. SPROULE : Où vos cartes sont-elles faites ?

Le PREMIER MINISTRE : Elles sont lithographiées ici par la Federal Press Co.

M. SPROULE : Quelques-unes de ces cartes sont-elles faites dans les Etats-Unis ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en connais aucune, et je ne le pense pas, mais je m'informerai.

M. SPROULE : J'en ai entendu faire la remarque ; je sais que le ministre de l'Intérieur a fait faire ceretaines de ses cartes à Chicago, et il me semble que nous devrions avoir assez de cervelle pour les préparer au Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Je le pense, et ce crédit, en autant que je le sais, est destiné à des travaux qui devront être exécutés au Canada et non pas aux Etats-Unis.

M. SPROULE : Le très honorable premier ministre sera-t-il assez bon de s'assurer s'il en est ainsi ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Pour payer les employés du bureau de métallurgie et de pétrographie et l'aide aux écritures des appointements qui ne devront pas excéder $400 par année, pourront être payés sur ce crédit, nonobstant toute disposition de l'Acte du Service civil) $5,300.

Le PREMIER MINISTRE : Cette somme est destinée à payer les appointements du métallurgiste et essayeur, M. Connor, et de M. O. E. Leroy, le pétrographe. Ces deux messieurs font un travail technique. Le résidu du crédit est destiné à payer l'aide aux écritures se rapportant à ces bureaux.

M. BORDEN (Halifax) : Où l'essayeur est-il employé ?

Le PREMIER MINISTRE : Ici, dans le service géologique.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-il quelque chose à faire avec le bureau d'essai ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Qui a la direction du bureau d'essai à Victoria ?

Le PREMIER MINISTRE : M. McCaffrey. L'item suivant est de $600 pour solder les frais d'une enquête sur les causes du désastre de Frank. MM. Connell et Brock ont conduit cette enquête.

Indiens—Ontario et Québec—montant pour la réparation des chemins $2,100.

M. SPROULE : Pourquoi devons-nous construire ces chemins ?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais donner les explications relatives à ce crédit en même temps que celles relatives au crédit suivant :

Pour dédommager les occupants sans titres des améliorations effectuées par eux, réserve de Doncaster, $11,325.

Le township de Doncaster, dans le comté de Montcalm, district de Terrebonne, fut mis à part, en 1853, pour les Iroquois d'Oka et de Caughnawaga. Mais chose étrange, les Indiens ne prirent jamais possession de la réserve. Ils n'y ont jamais vécu, n'y ont jamais fait d'établissement, n'y ont jamais même fait la chasse. A mesure que la province se peuplait, les colons blancs sans titres de propriété se sont établis sur ces terres. Plus tard, ils se sont adressés au gouvernement de Québec pour se faire accorder des titres de propriété. Après s'être enquis, les fonctionnaires du gouvernement provincial ont dû aviser ces requérants qu'il ne lui était pas possible de se rendre à leur demande, leurs établissements se trouvant compris dans une réserve indienne. Ces colons se sont alors adressés au gouvernement d'Ottawa pour se faire accorder ces titres. Nous avons demandé aux Indiens de Caughnawaga et d'Oka s'ils se désisteraient de leurs droits et accepteraient une autre réserve. Mais les Indiens n'ont pas voulu consentir à un transfert de la propriété. Ils ont insisté pour faire maintenir leurs droits, et demandé, même, que les blancs soient forcés de déguerpir. Nous nous sommes adressés à plusieurs reprises aux Indiens, et la question a fait le sujet de nombre de conférences. Nous leur avons offert des terres dans certaines autres parties du pays. Ils ont persisté à dire que ces terres leur appartenaient, et qu'ils ne voulaient pas s'en dessaisir; et ils ont requis le département des Indiens de faire déguerpir les colons blancs. Nous en sommes venus à la conclusion que nous n'y pouvions rien et qu'il nous faudrait déloger les blancs. Nous ne pouvions le faire sans dédommager ces colons. C'est pourquoi nous demandons ce crédit de $11,325, en vue de dédommager ceux-ci de leurs améliorations. Cet item pour la construction de chemin provient de la même difficulté. C'est un état de choses des plus malheureux; car, il se trouve des établissements de blancs tout autour de la réserve aussi bien que dans la réserve même. Pour ne pas manquer de parole aux Indiens, il nous faut faire déguerpir les colons blancs dans le township, et par suite il nous faut les dédommager et établir des chemins à travers la réserve pour la commodité des habitants établis autour de cette réserve.

M. SPROULE : Qui a fixé la valeur de ces améliorations ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons d'abord envoyé un fonctionnaire du département qui fit une estimation; puis nous avons envoyé un autre fonctionnaire pour reviser le travail du premier. Le second fonctionnaire que nous envoyâmes fut M. Samuel Bray, arpenteur en chef. J'ai ici l'état complet de l'estimation, comme il suit :

Israël Thouin—est établi dans le coin nord-ouest de la réserve. La ligne est incertaine. Il est très probable que tous les bâtiments et une grande partie du terrain défriché ne sont pas sur la réserve. Habitation faite de pièces sur pièces, reposant sur fondations en pierre recouverte en planchettes de revêtement sur le devant, et de plâtre sur le côté, et bien finie ; remise à voitures attenant à la maison.. .. .. $1,000
Grange, 65 par 42.. 400
Beurrerie.. 100
62 acres défrichés et bien clôturés.. 930
Verger.. 75
Défrichement sur le cinquième rang.. .. 100
Allocation pour transport des appareils pour la fabrication du beurre.. 150
Allocation pour conduite d'eau et clôture spéciale.. 245

$3,000

C'est là le montant que M. Israël Thouin a donné à M. McKenna, et ce semble être une estimation très juste.

Isidore Legault.—Ce terrain est actuellement occupé par l'ex-conseiller Frank Tirez de Caughnawaga. Le propriétaire était absent, il est revenu ; Tirez n'a pas voulu lui permettre de prendre possession du bâtiment. Les améliorations sont sur les lots 33 et 34 du cinquième rang.

Hutte et petites dépendances.. .. $130
Grange et remise.. 100
42 acres défrichés.. 570

Total.. .. .. $800

C'est la même estimation que celle donnée par M. McKenna.

Napoléon Constantineau.—Les améliorations sont sur le lot n° 36 du sixième rang :

Hutte et allonge.... .. .. $100
Grange.. 100
Terre, 15 acres, bien défrichés.. 180
Défrichement, 12 acres.. 320
Défrichements peu étendus à l'arrière.. 40

Total.. 540

M. McKenna avait fixé la valeur de cette propriété à $700.

M. SPROULE : Il ne semble pas que nous obtenions beaucoup de renseignements de ce document. La terre défrichée vaudrait tant à peu près, et les bâtiments seraient évalués suivant leur qualité.

Le PREMIER MINISTRE : Je donnais ces renseignements afin de montrer que le département a pris toutes les précautions, la première estimation ayant été confirmée, sauf de légères variantes par le second estimateur. Comme je le disais il y a un instant, nous ne pouvons faire autre chose que ce que nous faisons. Nous ne pouvons manquer de parole aux Indiens. La terre leur appartient. D'un autre côté les colons se sont établis là de bonne foi, et s'il faut qu'ils déguerpissent, nous devons demander un crédit pour les dédommager.

M. SPROULE : Pourriez-vous faire payer quelque chose au département des Indiens en raison de ces améliorations ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que non. Ces Indiens n'ont qu'un fonds très restreint.

M. SPROULE : Le premier ministre nous a dit que les Indiens d'Oka étaient intéressés dans ces terres. Sont-ce là les Indiens d'Oka que le gouvernement depuis vingt ans s'est occupé de transporter ailleurs ?

Le PREMIER MINISTRE : Plusieurs d'entre eux avaient été transportés sur une réserve de la baie Georgienne, mais ils sont tous retournés à Oka.

Contribution de la part des Indiens de Rama aux frais de construction de chemins et de ponts dans le township de Rama, $2,000.

M. SPROULE : C'est la partie anciennement établie de la municipalité ; elle est établie depuis quarante ou cinquante ans. Le gouvernement continue-t-il d'y entretenir les Indiens ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est là un de ces cas où il nous faut entretenir les chemins. Il se trouve que la réserve ne forme pas un bloc compact, mais se trouve en plusieurs morceaux alternant avec d'autres peuplés de blancs. Là où les terrains occupés par les Indiens, la municipalité se trouve empêchée d'entretenir les chemins régulièrement, puisqu'elle n'a aucune autorité sur les parties qui se rattachent à la réserve. Pour la même raison, il n'est pas possible d'établir une organisation scolaire régulière, les enfants des blancs ayant à traverser la réserve pour se rendre à l'école ; et par suite, il est difficile, virtuellement impossible, de maintenir des écoles à cause de l'incommodité et du surcroît de dépense.

M. SPROULE : Je connais la localité très bien et il n'y a pas de doute que la difficulté quant au chemin est très grande.

Nouvelle-Ecosse—montant pour l'achat de terres pour réserves, $809.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de l'achat, dans le comté de Colchester, de 76 acres de terres boisées, dont les Indiens ont besoin pour la culture et en vue de leur approvisionnement de combustible.

M. BORDEN (Halifax) : Je pense qu'on pourrait donner plus d'attention à quelques-unes de ces questions en ce qui regarde la Nouvelle-Ecosse. J'informai le gouvernement il y a deux ans que certaines terres réservées pour les Indiens dans le comté d'Halifax et que les Indiens n'exploitaient pas, pourraient être vendues pour une assez bonne somme, mais qu'en attendant, elles étaient dépouillées de leur bois par les propriétaires des scieries, sans qu'aucune précaution fût prise pour les en empêcher. Il me semble qu'il vaudrait mieux pour le département s'occuper de terres de cette nature et voir à ce qu'elles ne soient pas dépouillés de leur bois par des étrangers. Si l'on juge que ce serait une affaire trop dis-

pendieuse de prendre des mesures de protection dans ce but, il vaudrait mieux vendre les terres. Par exemple, vous achetez des terrains dans le comté de Colchester, que vous payez argent sonnant, et si je suis bien renseigné, il y a dans le comté d'Halifax des terres réservées pour les Indiens, mais qu'ils n'utilisent pas, et que l'on est en train de dépouiller. Il vaudrait mieux en tirer parti, les échanger, les vendre, en disposer au lieu de les laisser aller à la ruine.

Le PREMIER MINISTRE : Le département serait heureux de suivre le conseil de mon honorable ami ; mais il sait que la première chose à faire serait d'engager les Indiens à se désister de leurs droits de propriété. Or, ils sont toujours très mal disposés à se dessaisir de ce qu'ils ont en mains. Je crois qu'ils sont répandus par toute la province, et il est très difficile de les amener à s'entendre. Le département s'est occupé plusieurs fois de la question, et c'est toujours à cette difficulté qu'il s'est heurté.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le cas en ce qui regarde les terres qui ne sont pas occupées par les Indiens, qui ne sont pas exploitées par eux.

Le PREMIER MINISTRE : La règle est la même pour toutes les réserves. Il n'est pas permis de disposer de la terre sans leur consentement.

M. BORDEN (Halifax) : C'est un état de choses assez embarrassant, car pendant ce temps, la terre ne rapporte rien et perd de sa valeur.

Indiens — Nouveau-Brunswick — montant supplémentaire pour appointements, $100.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est en vue d'augmenter les appointements de M. W. B. Carter, qui a la direction d'un grand nombre d'Indiens. C'est un fonctionnaire actif et habile.

Pour payer les dommages causés par l'incendie à la réserve indienne d'Edmundston, $100.

Le PREMIER MINISTRE : En défrichant des terres, les Indiens mirent le feu en trois occasions, en 1893, en 1894 et en 1895 ; l'incendie se communiqua à la propriété de M. Bernier et détruisit sa maison et ses clôtures.

Indiens—Manitoba et Territoire du Nord-Ouest —somme supplémentaire pour achat d'instruments aratoires, $1,590.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est destiné à l'achat de semoirs pour l'agence de Touchwood Hills, et d'une machine à battre pour l'agence du Lac-aux-Canards.

M. SPROULE : Dans le budget principal, ce crédit fut diminué de $4,288, et on se réjouit en conséquence. La somme votée pour achats de machines agricoles était de $7,540, au lieu de $12,237 qu'elle était l'année auparavant. Maintenant, dans ce budget supplémentaire, vous demandez une somme additionnelle. Cela est arrivé tant de fois qu'à mon avis on pourrait mettre plus de sens commun et de sens des affaires dans la préparation du budget principal. Il nous faut voter les crédits deux fois, dans le budget principal et dans le budget supplémentaire; chaque crédit ne devrait apparaître qu'une fois, dans le budget principal, et alors nous saurions exactement quelle est la somme totale que nous votons. Cela économiserait du temps et rendrait la tenue des livres beaucoup plus simple.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis de l'avis de l'honorable député, et j'en ferai l'observation au ministre.

M. SPROULE : Ce dont je me plains, c'est que nous rendons notre travail doublement onéreux. Le budget principal devrait contenir tout ce qu'il faut pour l'année. Le budget principal cette année a dû être préparé d'après celui de l'année dernière, et, il a été soumis au Conseil dans le cours de l'hiver dernier. Assurément on devrait savoir, d'après l'expérience de l'année précédente, à peu près quelle somme serait nécessaire pour ces diverses fins. Je comprendrais qu'accidentellement qu'on oubliât quelque chose. Mais je vois en ce qui regarde ces item du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, que les mêmes entrées: machines agricoles, semoirs, bestiaux, vêtements, bêtes à cornes, arpentages et écoles apparaissent tous dans le budget principal.

Le PREMIER MINISTRE : La raison en est que les demandes arrivent de bonne heure en automne, lorsque le budget principal est en voie de préparation, mais d'autres demandes nous sont faites plus tard. Dans le cas de ces agences, à Touchwood Hills et au Lac-aux-Canards, je crois que les demandes sont arrivées trop tard pour le budget principal. Mais nous ne pouvons les mettre de côté, et de là la nécessité d'un budget supplémentaire.

Montant additionnel pour vêtement (distribution triennale), $1,200.

Le PREMIER MINISTRE : Cette distribution se fait aux termes du traité n° 8. Cette estimation nous fut fournie après que le budget principal eût été préparé. Elle fut faite après le retour de l'inspecteur, et n'aurait pu être établie plus tôt.

M. SPROULE : Vous donnez aux Indiens des vêtements tous les trois ans. Le ministre peut-il nous dire quels Indiens ont reçus des vêtements chaque année; car sans doute ils ne sont pas tous pourvus la même année ? Assurément il aurait été aussi facile de prendre ceux qui n'ont pas été pourvus et de les envoyer tous ensemble.

Le PREMIER MINISTRE : Le sous-commissaire m'informe qu'il serait impossible de connaître le nombre d'habillements à fournir tant que l'inspecteur n'a pas fait son rapport.

M. SPROULE : Mais il fait deux rapports ?

Le PREMIER MINISTRE : L'inspecteur se met en route au printemps, et ne revient à la civilisation que tard dans l'automne. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons obtenir son rapport plus tôt.

Montant additionnel pour arpentages, $2,000.

M. SPROULE : Pour arpentages ?

Le PREMIER MINISTRE : Par suite des arpentages très étendus qui sont à se faire dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, le crédit de $5,000 dans le budget principal sera complètement épuisé à la fin des opérations de l'année. Nous nous proposons de nous servir de ces $2,000 pour mettre les arpenteurs à l'œuvre de bonne heure dans le printemps de 1904, afin de tirer le plus grand parti possible de leurs services.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que les réserves ne sont déjà pas toutes arpentées ?

Le PREMIER MINISTRE : La réserve est mise à part d'une manière générale, et il peut s'écouler beaucoup de temps avant que le mouvement de la colonisation nous force à faire l'arpentage. C'estla raison pour laquele ces arpentages sont faits de temps à autres.

Montant additionnel pour les écoles, $3,736.

M. SPROULE : Où sont ces écoles pour lesquelles il faut un montant additionnel?

Le PREMIER MINISTRE : $1,000 sont destinés à construire une buanderie à l'école industrielle de la Terre de Rupert, pour remplacer celle détruite par l'incendie; $1,500 sont nécessaires pour reconstruire la buanderie de l'école industrielle de Battleford, récemment détruite par un incendie ; il y a $300 pour le maintien d'un pensionnat à Albany, sur la baie James ; il faut $576 pour huit élèves de plus à $75 chacun au pensionnat de l'île à la Crosse ; et $360 sont nécessaires pour cinq élèves de plus au pensionnat de Thunder Child, faisant un total de $3,736.

Montant additionnel pour frais généraux (sur lequel des paiements pourront être faits au docteur C. H. West, nonobstant toute disposition de l'Acte du Service civil), $3,200.

M. SPROULE : Pourquoi vous servez-vous de cette formule ? Est-ce que le docteur West est astreint aux obligations imposées par la loi sur le service civil ?

Le PREMIER MINISTRE : Le Dr West est un inspecteur de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; il est chargé de l'inspection dans le district d'Athabasca, et en cette qualité, il retire des appointements de $1,000 par année. On se propose de continuer ses services comme médecin des Indiens du traité n° 8 et de lui servir un traitement de $1,200 en conséquence. Le Dr West accompagne l'inspecteur Conroy dans ses voyages et soigne les Indiens qui sont présents à la distribution d'effets faite en vertu du traité. Comme il réside dans le district, il soigne également les cas de maladie qu'on lui signale parmi ces Indiens.

M. SPROULE : Ce crédit comprend-il le coût des médicaments aussi bien que les honoraires du médecin ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, les $1,200 couvrent tout.

Colombie Anglaise, montant additionnel pour appointements, $200.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ce crédit ?

Le PREMIER MINISTRE : M. Vowell fut nommé surintendant des Indiens, le 4 novembre 1899 ; mais avant cette date, il avait été longtemps au service du gouvernement provincial dans la Colombie Anglaise, ce qui rend sa connaissance du pays particulièrement précieuse pour notre département. Depuis sa nomination il n'a pas reçu d'augmentation de traitement, et comme il y a eu en ces dernières années un surcroît très considérable d'ouvrage, au bureau de Victoria, on juge que l'augmentation projetée est méritée.

Montant additionnel pour médicaments et soins médicaux, $9,000.

Le PREMIER MINISTRE : Le département se charge de payer des honoraires aux médecins et le coût des médicaments pour les Indiens qui ne sont pas en état de solder eux-mêmes ces frais. Dans certains cas, les médecins reçoivent un traitement qui représente la juste rémunération de leurs services et le prix des médicaments fournis; dans d'autres cas, ils sont payés sur présentation de leurs comptes, et ils reçoivent les honoraires les plus bas demandés des patients blancs les plus pauvres. Des médicaments sont fournis aux missionnaires médecins pour les distribuer aux Indiens confiés à leur garde.

M. BORDEN (Halifax) : Déjà un crédit de $11,000 a été voté pour des médicaments. Il semble étrange que vous doubliez presque ce montant par un nouveau crédit dans le budget supplémentaire.

Le PREMIER MINISTRE : Le crédit qui a été voté précédemment est pour médicaments seulement.

M. BORDEN (Halifax) : Non, c'est pour les deux. Si mon très honorable ami veut se reporter à la page 67 du budget principal, il verra que l'item se lit comme suit : Soins médicaux et médicaments, $11,000.

M. SPROULE : Combien de médecins avez-vous employés et que leur payez-vous ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons des médecins dans les différentes parties de la province. La Colombie Anglaise est une très grande province, et elle renferme un

plus grand nombre d'Indiens qu'aucune autre. Dans l'agence de Babine, il y a un médecin à Hazleton, Kishfyak et Hagincyet. Dans l'agence de Comox, à Chemainus, Nanaimo, Cowichan ; agence de Fraser, Vancouver, Harrison, Hot-Springs et New-Westminster ; Kamloops et Okanagan, Fair-View, district de Yale et Cariboo, district de Kefown et Cariboo Vernon et Cariboo, Spallimcheen, Nicola, Kamloops, Dead men's Crest, Thompson et Shushwap. Dans le Kootenay : Sainte-Marie et Tobacco-Plains ; sur la côte occidentale, Uculet, Clayoquot ; sur la côte nord-occidentale, Bella-Bella, Port-Simpson et voisinage, Port-Essington, Williams Lake, Quesnelle et Alexandria, Alkall Lake, Cenim, Soda Creek, Clinton.

M. SPROULE : Quel traitement payez-vous ?

Le PREMIER MINISTRE : Il varie : $300, $400, $500, $700, $1,200, à New-Westminster et Vancouver.

M. BORDEN (Halifax): Il y a deux mois nous avons voté $11,000 comme étant une somme suffisante pour cette fin ; pourquoi nous faudrait-il $9,000 maintenant ?

Le PREMIER MINISTRE : Le budget fut préparé l'automne dernier sur les rapports des départements dans le temps ; mais de nouvelles demandes ont été faites depuis.

M. BORDEN Halifax) : Cette explication ne semble pas très satisfaisante. A moins d'une épidémie soudaine parmi les Indiens, les fonctionnaires doivent connaître leur nombre dans la Colombie Anglaise, et ils doivent être en mesure de calculer à 20 pour 100 près, la somme qu'il faudra pour solder les soins médicaux ; mais cette somme-ci est double de celle demandée l'année dernière.

Le PREMIER MINISTRE : On m'informe que le crédit total l'année dernière était de $20,000, la même chose que cette année.

M. SPROULE : Dans le budget principal, il est dit que le crédit de l'année dernière s'élevait à $11,000.

Le PREMIER MINISTRE : Il serait peut-être mieux d'indiquer le crédit total ; mais règle générale, vous verrez que c'est simplement le montant total porté au budget principal l'année précédente qui se trouve ainsi indiqué.

M. SPROULE : Quel arrangement avez-vous généralement avec ces médecins ?

Le PREMIER MINISTRE : Il y a 1,000 réserves dans la Colombie Anglaise, et comme nous n'avons pas un médecin pour chaque réserve, certains de ces médecins ont à voyager beaucoup. Ils reçoivent un traitement qui est déterminé d'après la somme probable de travail qu'ils auront à exécuter.

M. SPROULE : J'ai entendu dire là-bas que si un médecin désire faire une petite promenade, il se met en route avec les équipes qui distribuent les fonds ; il vaccine Thonsaht, $1,500 ; réparations et allonge au département.

Le PREMIER MINISTRE : Oh, c'est ce qui se faisaient autrefois.

M. SPROULE : Je l'ai entendu dire l'automne dernier ; vous voyez que ce n'est pas si ancien.

Montant additionnel pour les écoles, $12,000.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est distribué comme il suit : octroi pour la reconstruction et l'aménagement de l'orphelinat des filles, Metlakahtla, détruit par un incendie, $3,200 ; augmentation de la capitation pour l'école de Clayoquot, $3,600 ; octroi en vue de l'érection d'un pensionnat à Thonsaht, $1,500 ; réparations et addition au pensionnat de Sainte-Marie, $3,200.

Montant additionnel pour embarcation à vapeur, $2,500.

Le PREMIER MINISTRE : Cette agence comprend 91 réserves, et pour les visiter l'agent doit faire 1,000 à 1,400 milles en canot. S'il était pourvu d'une embarcation à vapeur, il aurait deux fois plus de temps à sa disposition pour visiter les indiens, et ses frais de transport ne seraient pas sensiblement augmentés.

M. SPROULE : Se contente-t-on d'utiliser cette embarcation pour cette fin, ou s'en sert-on aussi comme bateau traversier ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais pas ce qu'il en fait ; mais je suppose qu'elle reste là lorsqu'il ne s'en sert pas pour la fin mentionnée. Je ne crois pas qu'on s'en serve comme bateau traversier ?

Subvention à l'hôpital d'Hazelton, $1,000.

Le PREMIER MINISTRE : Le bureau des missions méthodistes qui a demandé cet octroi, déclare que le bâtiment coûtera à peu près $6,500. On se propose de répartir cette somme comme il suit: Souscriptions locales, $1,000 ; octroi du bureau des missions méthodistes, $2,500 ; gouvernement provincial, $2,000 ; département indien, $1,000.

Le PREMIER MINISTRE : Sur ce crédit, $250,000 ont déjà été votés dans des circonstances que la Chambre connaît. Les autres $5,000 sont demandés pour les registraires en conséquence de l'augmentation du nombre des immigrants.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles nouvelles facilités allez-vous donner ?

Le PREMIER MINISTRE : Le crédit est simplement destiné à payer plus d'aide aux écritures et plus d'assistance dans les divers bureaux d'enregistrement.

M. SPROULE : Il est dit :

Montant additionnel pour écoles, aide aux écritures, impressions, etc.

Pourquoi cette subvention aux écoles ?

Le PREMIER MINISTRE : Cet item de $250,000 a été discuté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit a déjà été discuté au sujet du bill en vue d'augmenter la subvention fédérale aux Territoires du Nord-Ouest. Dans le cours du débat au sujet de ce bill, on fit observer que nous avions augmenté la subvention ordinaire l'année dernière, de $250,000; et le présent item est en vue de nous assurer une augmentation correspondante cette année.

M. SPROULE : Je ne pense pas que vous ayez donné des renseignements détaillés quant à la manière dont ces fonds doivent être dépensés.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une augmentation générale équivalant à une augmentation de subvention en faveur des Territoires du Nord-Ouest.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce ce crédit qui adonné lieu à discussion sur la question de savoir s'il devait être imputable sur le capital ou sur le revenu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est imputable sur le revenu ordinaire. L'année dernière nous y avons ajouté un quart de million précisément dans les mêmes conditions, et nous y ajoutons maintenant un autre quart de million. L'allocation à même le capital a été faite au moyen d'un bill spécial.

M. SPROULE : Comment se fait-il qu'il faut tout doubler ? La population n'a pas assez augmenté pour qu'il fût nécessaire d'établir de nouvelles écoles ou de rien faire de nouveau l'année dernière ; la population a même beaucoup diminué.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ls Territoires du Nord-Ouest ?

M. SPROULE : Je voulais parler du Yukon.

M. BORDEN (Halifax) : Le montant de ce crédit doit-il être dépensé par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre voudrait-il nous dire de quoi nous aurons à nous occuper demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Du bill relatif au service civil et de quelques autres bills, puis la Chambre se formera en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsque la Chambre se formera en comité des subsides je présenterai le projet de résolution dont j'ai donné avis et par lequel je demande qu'on accorde au Territoires du Nord-Ouest l'autonomie provinciale.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.25 du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 13 octobre 1903.

La Chambre ouvre sa séance à 11 heures.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. JAMES M. DOUGLAS (Assiniboïa-ouest) propose :

Que la Chambre approuve le huitième et dernier rapport du comité d'Agriculture et de Colonisation, et surtout que 40,000 exemplaires de la preuve faite par l'inspecteur fédéral de la ficelle d'engerbage, soient imprimés sans délai, sous forme de brochure, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français et en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour être distribués aux membres du parlement, à l'exception de 100 exemplaires pour l'usage du comité.

Je dois faire remarquer que nous demandons ici un plus grand nombre d'exemplaires que pour d'autres sujets, mais le rapport de l'inspecteur du Dominion présente un intérêt tout particulier. Il nous donne des renseignements d'une grande valeur afin de mieux protéger les cultivateurs contre les fraudes, pour ce qui est des quantités et qualités de ficelle d'engerbage achetées en 1902, et évaluées à $3,500,000. L'inspecteur nous a dit dans son rapport que, dans quatorze cas, il avait imposé des amendes s'élevant à $518 pour quantités moindres que celles indiquées par les étiquettes. Il en a renvoyé pour une valeur de $275,000 aux fabricants des Etats-Unis, et il en a aussi confisqué de certains quantités. Ces infractions à l'acte de 1902 portaient pour le plus grand nombre sur l'article imposé. La consommation de la ficelle d'engerbage a été estimée en 1902 à 14,000 tonnes, dont 6,500 tonnes étaient de fabrication domestique, ce qui laisse une importation de plus de 50 pour 100. Nous avons ici une nouvelle preuve du grand développement que cette industrie est destinée à prendre au Canada.

M. l'ORATEUR : Puis-je faire remarquer à l'honorable gentleman que cette motion ne peut pas être adoptée sans suspendre l'article 94 du règlement qui pourvoit à ce qu'une motion pour une impression quelconque devra d'abord être présentée par le comité des impressions.

M. DOUGLAS : Je propose que l'article 94 du règlement soit suspendu.

M. SPROULE : Je ne viens pas précisément m'opposer à l'adoption de cette motion, mais ce rapport n'a été soumis à la Chambre que tout récemment, et un grand nombre

d'entre nous n'ont pas eu l'occasion de l'étudier. J'ignore ce que peut bien être au juste l'exposé dont le président du comité nous a donné lecture, soit qu'il s'agisse là d'un rapport du comité ou d'une partie du rapport général, ou encore de se propres observations. Dans tous les cas, il me faut présenter des objections, parce que je crois que ces remarques sont quelque peu déplacées, ou du moins parce que les conclusions auxquelles il en est arrivé n'ont pas encore cessé d'être en discussion. L'opinion que je me fais de la façon dont l'inspecteur de la ficelle d'engerbage s'est acquitté de ses devoirs, c'est qu'il paraît y avoir de très fortes preuves que cet inspecteur a mal compris ses fonctions, et qu'il a tenu une ligne de conduite qui n'était pas justifiable, soit en vertu du statut ou de toute autre autorité quelconque. Je crois que nous ferons bien de renvoyer cela à un autre jour, afin que nous puissions y apporter toute la considération nécessaire.

M. DOUGLAS : Ce rapport a été présenté vendredi dernier, et avis de motion a été donné à la Chambre que j'en proposerais ce jour-là l'adoption. D'ailleurs, la substance de ce rapport est consignée dans les procès-verbaux de la Chambre, et si l'honorable député n'en a pas eu connaissance la faute n'en est pas au président du comité ou au comité lui-même. Je puis dire que je crois m'être fait l'interprète des sentiments du comité en présentant mes remarques. Le rapport a été adopté du consentement unanime du comité, et nous avons cru qu'il serait bon de faire quelques remarques au sujet de la présentation de la motion pour adoption, de telle sorte que la Chambre pût parfaitement comprendre cette motion.

M. SPROULE : Ce rapport est devant la Chambre depuis vendredi dernier. Samedi, nous avons siégé toute la journée, et nous avons aussi siégé toute la journée d'hier. Par conséquent, nous n'avons guère eu le temps de nous occuper de la chose, et quant à moi je n'ai pas eu même l'occasion de voir le rapport. J'ignore si les remarques présentées par l'honorable député (M. Douglas) résumaient ou non les délibérations du comité. Dans l'affirmation, il me semble que ces remarques n'étaient guère convenables. Je crois que nous devrions laisser cela en suspens jusqu'à demain, afin de nous permettre de l'étudier. Assurément, l'urgence ne s'en fait pas à ce point sentir qu'on puisse en exiger l'adoption immédiate. La journée du samedi ne compte guère, de sorte que, pour ainsi dire, on ne nous donne pour cela que vingt-quatre heures d'avis. En remettant cela à demain, personne ne saurait en souffrir, et nous en retirerions, ce semble, plus de satisfaction.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose l'ajournement du débat.

M. l'ORATEUR : Alors, cela va passer aux bills publics.

Le PREMIER MINISTRE : Il vaut mieux retirer la motion.

M. l'ORATEUR : Est-ce le bon plaisir de la Chambre que l'honorable gentleman soit autorisé à retirer sa motion ?

La Chambre y consent et la motion est retirée.

AJOURNEMENT DU JOUR D'ACTIONS DE GRACES—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que quand cette Chambre s'ajournera demain, elle restera ajourné jusqu'à vendredi prochain.

Je saisis cette occasion pour annoncer à la Chambre qu'il reste encore au gouvernement à présenter quelques résolutions au sujet du port de Québec, et de nouvelles estimations supplémentaires se rattachant principalement au chemin de fer transcontinental. Il est possible, aussi, que nous présentions un bill d'ordre purement départemental.

M. SPROULE : Je conclus, de cette déclaration, que c'est l'intention du gouvernement d'en finir au plus vite avec les autres articles inscrits à l'ordre du jour.

Le PREMIER MINISTRE : C'est probable.

La motion est adoptée.

TERRITOIRE DU YUKON—TERRES FEDERALES—APPROBATION DE REGLEMENTS.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier): Propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante :

Résolu,—Que les règlements promulgués par l'Exécutif, sous l'empire de l'article 47 de l'Acte des terres fédérales, s'appliquant ou se rattachant au Territoire du Yukon et énoncés dans les décrets du conseil dont les dates respectives sont mentionnées ci-dessous et dont copies ont été soumises à cette Chambre, sont approuvés par cette Chambre, conformément aux prescriptions de l'article 5 du chapitre 34 des Statuts de 1902, savoir :—

Décret en date du 15 avril 1902, C. P. n° 633 ; décrets en date du 19 mai 1902, C. P. nos 573, 597, 749 et 825 ; décrets en date du 21 mai 1902, C. P. nos 898 et 899 ; décrets en date du 31 mai 1902, C. P. nos 938, 941 et 960 ; décret en date du 4 juin 1902, C. P. n° 619 ; décret en date du 31 octobre 1902, C. P. n° 1606 ; décrets en date du 22 décembre 1902, C. P. nos 1890 et 1899 ; décrets en date du 7 mars 1903, C. P. nos 323 et 325 ; et décrets en date du 31 mars 1903, C. P. nos 472, 473, 474 et 475.

La raison pour laquelle je présente cette motion découle de l'acte voté l'année dernière pour modifier l'Acte du Territoire du Yukon. L'article 5 de cet acte se lit comme suit :

Tout règlement promulgué par l'Exécutif sous l'empire de l'article 5 de l'Acte des terres fédérales, s'appliquant ou se rattachant au terri-

toire du Yukon, restera en vigueur jusqu'au lendemain du jour de la prolongation de la session alors prochaine du parlement, mais pas plus longtemps, à moins que, durant cette session du parlement, le règlement ne soit approuvé par les deux chambres du parlement.

L'article 47 de l'Acte des Terres fédérales se lit comme suit :

Les terres contenant de la houille ou autres minéraux, en territoire arpenté ou non arpenté, seront sujettes aux dispositions de cet Acte concernant la vente ou les inscriptions d'homesteads, mais on en disposera de telle manière et à telles conditions suivant qu'il pourra être de temps à autre arrêté par l'Exécutif par règlements établis à cet effet.

Plusieurs règlements, déposés il y a quelques jours sur le bureau de la Chambre, ont été établis conformément aux termes de cet article 47. Je ne vois pas qu'il me soit nécessaire d'entrer dans les détails de chacun de ces règlements ; un résumé devra suffire à en donner une idée générale. Le premier décret de l'Exécutif, rendu le 15 avril 1902, pourvoit en substance à ce que trois mineurs, possédant des claims adjacents, puissent se réunir pour exploiter un claim. D'après l'ancien règlement, tout mineur possédant un claim, est tenu de faire sur ce claim un certain travail, sous peine de confiscation, et on a maintenant trouvé bon de permettre à un groupe de mineurs de travailler en commun ; c'est-à-dire que, là où les claims sont adjacents, il peut être avantageux de les exploiter en commun, et de faire du tout un seul claim, afin d'éviter la confiscation.

Un autre décret, portant la date du 19 mai 1902, définit ce qu'on doit entendre par pouce de mineur. C'est là un néologisme qui nous est inconnu dans nos régions de l'est, mais que connaissent parfaitement les habitants de nos régions minières, et nous voulons ici en quelque sorte lui donner une sanction légale. Un autre décret, rendu à la même date, ordonne que toute demande d'emplacement minier et d'exploitation par procédés hydrauliques devra être produite au bureau du commissaire du territoire du Yukon, et recommandée par un fonctionnaire.

M. T. S. SPROULE : Je crois qu'il va nous être aussi nécessaire de ramener sur le tapis toute la controverse au sujet des concessions Treadgold, car un bon nombre de ces crédits touchent à ces concessions. Par exemple, celui dont le premier ministre vient de nous donner lecture, et qui permet à un groupe de mineurs d'exploiter en commun leurs différents claims, se trouve dans ce cas. Je vois qu'il y a eu là une assemblée publique où l'on a protesté contre la façon dont s'y prenait la commission pour conduire son enquête. On m'a aussi dit qu'un mémoire doit être incessamment adressé à ce sujet au Gouverneur en conseil. Le premier ministre pourrait-il nous donner quelques renseignements à ce sujet, et at-il reçu un rapport quelconque des commissaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut jeter un nouveau coup d'œil sur ces résolutions, il constatera qu'elles ne se rapportent en rien aux concessions Treadgold. Pour ce qui est de la commission même, j'ai lu dans les journaux tout ce dont nous parle mon honorable ami, mais je dois dire que le gouvernement n'a encore reçu aucune communication officielle à ce sujet. Nous n'avons, non plus, reçu aucun rapport des commissaires.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre pourrait-il nous dire quand il s'attend de recevoir ce rapport ? Pour ce qui est de l'enquête, nous ne connaissons, naturellement, rien d'officiel à ce sujet, mais la majorité de la population et de la presse du Yukon semblent y trouver à redire, en alléguant que les commissaires cherchent trop à en restreindre la portée.

Ce qui m'a le plus frappé c'est que plusieurs journaux se sont plaints que les commissaires ont donné instructions aux sténographes de ne tenir aucun compte de certains témoignages, et de certaines choses qui ont été dites. Si cela est, tout ce qu'il conviendrait d'en dire pour le moment c'est que c'est là un sujet qui demande toute notre considération, et qu'il pourrait être nécessaire d'instituer une commission pour s'enquérir de la conduite de ces commissaires. Car, bien que ces commissaires eussent des attributions très restreintes, plus restreintes même que plusieurs ne croient qu'elles auraient dû être—car on empêchait par là même la population du Yukon de s'enquérir des circonstances où ces concessions avaient été accordées—il n'y avait cependant aucune raison, pour ces commissaires, de chercher à mettre obstacle, si peu que ce fût, aux dépositions des témoins. Je n'admets pas, quant à moi, que ces faits se soient produits, car les commissaires n'ont pas encore présenté leur rapport. Néanmoins, c'est là ce qu'affirment positivement plusieurs journaux du Yukon, et j'ai moi-même reçu quelques-uns de ces journaux.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami reconnaîtra lui-même qu'il serait injuste vis-à-vis des commissaires d'ajouter foi à de semblables racontars de journaux, tant que leur rapport n'aura pas été communiqué à la Chambre. Les commissaires n'ont pas encore fait leur rapport, et j'ignore quand nous le recevrons. Je ne crois pas, cependant, que nous attendions maintenant longtemps, car je pense qu'ils travaillent en ce moment à ce rapport. Mais, en attendant, il n'y a aucune raison de supposer que ces commissaires ne se soient pas acquittés de leurs devoirs d'une façon absolument honnête, impartiale et consciencieuse.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité sur les résolutions.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable premier ministre devrait aller plus loin et nous donner quelques explications au sujet

de chacun des arrêtés mentionnés dans la résolution.

Le PREMIER MINISTRE : Comme je l'ai déjà dit, le premier décret, en date du 15 avril 1902, autorise trois mineurs possédant des claims adjacents à se réunir pour exploiter un seul claim en commun.

M. R. L. BORDEN : Je crois que personne ne peut s'oposer à cela.

Le PREMIER MINISTRE : Le second décret, en date du 19 mai 1902, définit un pouce de mineur comme étant un orifice donnant un pied et demi cube d'eau par minute. C'est là un décret d'ordre purement mécanique. Puis le troisième décret, en date du 19 mai, dit ce qui suit :

Il a plu à l'Exécutif de décréter que l'arrêté du 31 octobre 1901, autorisant le ministre de l'Intérieur à disposer de tout claim minier qui aurait pu être confisqué en vertu des dispositions de l'article 41 des règlements relatifs au mines de placers du territoire du Yukon établis par décret de l'Exécutif du 31 mars 1901, sera et est par les présentes annulé.

M. SPROULE : C'est là l'un des arrêtés rendus au sujet de la concession Treadgold. On prétend que dès que le gouvernement peut disposer de claims abandonnés, les mesures ont été si bien prises par le syndicat Treadgold qu'il peut entrer en possession de ces claims, afin de les réunir sous une même direction. Il importe peu qu'il puisse y avoir d'autres noms ; ces claims n'en seraient pas moins, pour ainsi dire, sous le contrôle du syndicat Treadgold. C'est ce que m'a affirmé quelqu'un qui m'a écrit de Dawson au sujet de tout cela.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le très honorable premier ministre ne nous a pas dit quel est l'objet de cet arrêté. Il pourvoit à ce que le décret de l'Exécutif, dont il nous a parlé, soit annulé.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je vois que j'ai fait erreur. Il y a, en effet, annulation.

M. SPROULE : Nous ne pouvons pas nous oposer à cela.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien, nous n'avons plus qu'à passer outre.

M. SPROULE : Alors, le suivant porte le n° 597.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là le n° 749, et je passe maintenant au n° 825. Cet arrêté est comme suit :

L'article 7 des règlements relatifs aux mines de placers du territoire du Yukon, établis par décret de l'Exécutif du 13 mars 1901 stipulant qu'une personne ou société par actions, et toute personne à son ou leur emploi, excepté les domestiques, devront avoir un certificat de mineur libre non expiré, a été modifié en laissant de côté des mots " chaque personne en son ou leur emploi, sauf les serviteurs de maison.

L'effet de cet arrêté est de restreindre l'application du règlement.

M. SPROULE.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous passions à autre chose, je dois faire observer qu'il me semble que l'existence d'un décret comme celui qui est ici annulé est la meilleure raison qu'on puisse donner de l'adoption du statut. Je ne peux pas du tout comprendre comment il suffirait que quelqu'un eût agi en qualité de commis aux écritures d'une compagnie par actions pour lui donner le droit d'obtenir un certificat de mineur libre, ce qui le mettrait ainsi en concurrence avec les vrais mineurs ayant à payer des honoraires et donnant tout leur temps aux travaux des mines. Il serait bon de savoir pourquoi ce décret de l'Exécutif a été rendu en premier lieu.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis pas donner en ce moment ce renseignement, mais je le ferai plus tard.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon très honorable ami admettra qu'il est fort étrange qu'une personne à l'emploi d'une compagnie par actions puisse avoir droit à un certificat de mineur libre. Il est temps que ce règlement soit révoqué, et il est vraiment extraordinaire qu'il ait jamais pu être établi.

Le PREMIER MINISTRE : Ce règlement est révoqué pour tout ce que mon honorable ami trouve à y redire.

M. SPROULE : Un danger, auquel je viens de penser, c'est qu'un règlement a été établi il y a quelques années pour faciliter l'acquisition de coupes de bois, et que ce règlement fut révoqué dès qu'un certain individu eut obtenu le contrôle d'une région très importante de notre domaine forestier.

Le PREMIER MINISTRE : Dans tous les cas, si ce règlement a été révoqué, il n'y a plus rien à dire. Je passe maintenant au décret portant le n° 573 :

Par arrêté de l'Exécutif, la clause 3 des règlements pour la vente d'emplacements miniers dans le territoire du Yukon, propres à être exploités au moyen du procédé hydraulique, faits et établis par l'Exécutif le 3 décembre 1898, tels que modifiés par arrêté du 2 mars 1900 établissant que la demande d'un emplacement doit être produite au ministère de l'Intérieur à Ottawa—a été modifiée de façon à établir que la demande doit être produite au bureau du commissaire du Yukon à Dawson ; et qu'il ne sera pas délivré de bail pour un emplacement à moins que la chose n'ait été recommandée par lui.

Et de plus, que l'exemption du droit régalien sur $25,000 du rendement annuel d'un emplacement, établie par l'article 5 des susdits règlements, est rescindée, à compter de cette date.

M. R. L. BORDEN : Que signifie la disposition portant qu'aucun bail d'emplacement ne sera délivré à moins qu'il n'ait été recommandé par le commissaire?

Le PREMIER MINISTRE : C'était, autant que je puis me rappeler, afin d'éviter les conflits entre les demandes qui pourraient être faites à Dawson et celles qui pourraient être produites ici. On conçoit qu'il pouvait alors arriver qu'un même em-

placement fût délivré à deux personnes différentes. Le département en est venu à la conclusion que toutes les demandes devront être produites à Dawson, et communiquées ensuite à Ottawa pour être approuvées par le département.

M. R. L. BORDEN : On paraît aller bien plus loin que cela. La disposition en question me semble investir le commissaire du Yukon du droit absolu de décider si un emplacement devra ou non être délivré. Je ne crois pas que ce soit là agir sagement. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse nous avons certaines lois régissant ces matières. Celui qui demande un terrain aurifère ou houiller l'obtient sans difficulté. Si ce terrain est libre, et si la demande a été faite régulièrement, le solliciteur a droit à certains privilèges sur ce terrain. Mais ici le cas est bien différent. Le solliciteur qui se présente devant le commissaire du Yukon s'aperçoit qu'il est absolument nécessaire que ce fonctionnaire recommande sa demande avant qu'il puisse l'obtenir. Je ne puis pas comprendre comment le commissaire du Yukon ou tout autre fonctionnaire puisse en agir ainsi à sa guise. Il me semble qu'on devrait trouver quelque moyen de définir la propriété publique de telle sorte qu'un citoyen de ce pays, qui se conforme aux règlements, devrait avoir le droit de faire une demande pour des terres qui n'ont pas déjà été demandées par un autre. Le commissaire du Yukon, ou le ministre de l'Intérieur ou tout autre fonctionnaire quelconque ne devrait pas avoir le droit de dire : Vous ne recevrez pas cela, parce que je ne le juge pas à propos. On ne saurait attacher une autre signification à cet arrêté ministériel.

M. BELCOURT : La raison de cette clause c'est que, quand une demande est produite, le solliciteur doit être en mesure de pouvoir établir certaines choses : par exemple que l'emplacement demandé peut être exploité comme il le dit, qu'il a toute la place nécessaire pour y déposer ses tailings, et qu'il y a aussi suffisamment d'eau pour exploiter le claim selon qu'il le demande.

Tout cela doit être parfaitement établi à la satisfaction du commissaire du Yukon. Ces formalités terminées, il était nécessaire, d'après l'ancien règlement, de communiquer toutes des demandes à Ottawa, bien qu'en somme la décision à prendre fût laissée à la discrétion du commissaire. C'est là pourquoi ce règlement a été passé il y a quelque temps. Mais comme tout doit maintenant se décider là-bas, le règlement n'a plus sa raison d'être. Le cas est bien différent pour les terrains houillers de la Nouvelle-Ecosse, où le solliciteur a droit au terrain demandé par le fait même qu'il en est le prospecteur et le découvreur. Au Yukon, il faut procéder autrement. Non seulement il faut découvrir et prospecter le terrain demandé, mais il faut aussi satisfaire à toutes les autres conditions dont j'ai déjà parlé.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi cela ? Ne sont-ce pas là des choses dont il doit courir le risque ? S'il n'y a pas d'eau, ce sera sans doute regrettable, mais enfin c'est son affaire. Il est possible qu'il ne puisse pas, non plus, exploiter son terrain, faute d'un endroit pour y déposer ses tailings. Mais c'est encore là son affaire. Pourquoi cette sollicitude, de la part du département de l'Intérieur ? On pourrait alors, dans la Nouvelle-Ecosse, voir le gouvernement intervenir dans une exploitation de mine d'or, pour faire remarquer que certaines conditions rendent impossible cette exploitation. Ce sont là de ces choses dont le solliciteur assume le risque, et pourvu que les honoraires soient payés, le gouvernement n'a rien à y voir.

M. BELCOURT : Les plaintes qui se sont élevées en cette Chambre même justifient pleinement l'action du gouvernement. Je n'ai pas discuté ce sujet avec le ministre, mais je crois qu'on est parfaitement d'avis que ce règlement est nécessaire afin de pouvoir permettre à un solliciteur d'obtenir un emplacemnt plus considérable qui celui qui est destiné à l'exploitation d'un claim ordinaire de placer, et afin de faciliter cette exploitation par des moyens hydrauliques.

M. R. L. BORDEN : Mais il s'agit ici de demandes pour un emplacement ordinaire et non pas pour un territoire considérable.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit simplement ici de travaux par procédés hydrauliques.

M. R. L. BORDEN: Il n'est question que d'une demande ordinaire d'exploitation par procédés hydrauliques. Cet arrêté ministériel ne parle pas du tout d'un territoire considérable.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut des capitaux pour utiliser les procédés hydrauliques,et ces moyens ne sont pas à la disposition de tout le monde. Quant il s'agit d'un terrain ordinaire, tout ce qu'il faut au mineur c'est d'avoir deux bras suffisamment vigoureux.

M. R. L. BORDEN : Je sais parfaitement, mais tout cela peut être obtenu d'une manière entièrement différente. Dans nos lois minières de la Nouvelle-Ecosse, il y a cette clause que tout claim quelconque qui n'est pas exploité d'une façon effective pourra être confisqué. Vous pourriez parfaitement obtenir tout ce que demande mon honorable ami d'Ottawa (M. Belcourt) en établissant que tout claim devra être exploité de façon effective, sous peine de confiscation. On ferait ainsi disparaître l'obligation excessivement désagréable de tout laisser à la discrétion d'un officier du département. C'est là une clause essentiellement vicieuse, et qui ne peut manquer d'être suspecte aux yeux de ceux qui auront vu leurs demandes refusées. On ne doit pas désirer que des pouvoirs de cette nature soient accordés à un fonctionnaire, quand même celui-ci serait

reconnu comme étant l'un des officiers les plus intègres du gouvernement.

M. BELCOURT : Il y a plusieurs règlements du ministère de l'Intérieur affectant les mines de placers, les mines hydrauliques et le dragage, et ces règlements diffèrent les uns des autres.

Les règlements des placers n'exigent que le jalonnement des emplacements, et une demande de concessions ; pour le dragage, il faut remplir certaines conditions et payer un certain loyer, et pour les baux hydrauliques les règlements stipulent que le solliciteur devra pouvoir convaincre le commissaire que le claim demandé peut être exploité sur une grande échelle, qu'il y a pour cela suffisamment d'eau et l'espace nécessaire pour y déposer les tailings. Ces conditions sont imposées pour la protection des mineurs en général. Si l'on adoptait l'avis de mon honorable ami, chacun pourrait se présenter devant le commissaire pour réclamer un mille, deux milles ou plus, tout en n'étant pas en mesure de pouvoir les exploiter, et des étendues considérables resteraient ainsi improductives. Pendant ce temps-là, le prospecteur aurait raison de se plaindre d'un semblable état de choses. C'est là pourquoi ces règlement ont été passés et sont toujours en vigueur. Le département de l'Intérieur a dû sans doute en venir à la conclusion qu'il serait plus dans l'intérêt public de laisser toute la chose à la discrétion du commissaire plutôt qu'au bon plaisir du département à Ottawa. Il est certainement plus facile pour l'officier résidant sur les lieux de vérifier l'exactitude des faits qui lui sont soumis et de se prononcer en définitive. Il ne doit pas y avoir d'autre raison pour l'annulation du décret de l'Exécutif. Je désire aussi faire remarquer de nouveau à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que le règlement même n'est pas aboli. Il est possible que l'honorable député soit d'avis que le règlement même devrait être changé, mais je crois que la concession de privilèges hydrauliques sur une grande échelle devrait être sujette aux conditions qui sont maintenant imposées. Quoi qu'il en soit, le seul effet de l'annulation de l'arrêté ministériel est de laisser la décision entre les mains du commissaire plutôt qu'entre celles de l'officier d'Ottawa.

M. R. L. BORDEN : L'arrêté ministériel stipule-t-il expressément qu'aucun bail ne sera délivré pour un emplacement à moins qu'il ne soit recommandé par le commissaire ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est dans les règlements concernant les mines hydrauliques.

M. R. L. BORDEN : Mais qui en fait la recommandation ?

M. BELCOURT : Ce doit être le commissaire des mines d'or, mais je n'en suis pas sûr.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député n'en est pas sûr ?

M. BELCOURT : Je ne suis pas sûr si c'est le commissaire des mines d'or ou le commissaire du Yukon.

M. R. L. BORDEN : Il y a cette condition expresse qu'aucun bail ne sera délivré pour un emplacement à moins qu'il ne soit recommandé par le commissaire du territoire du Yukon. La signification qu'en donne mon honorable ami d'Ottawa peut renfermer une disposition préférable, mais ce n'est pas là du tout ce que dit le règlement. Ce règlement ne dit pas que le commissaire ne délivrera pas de bail tant qu'il ne sera pas convaincu qu'il y a tout l'espace nécessaire pour déposer les tailings et suffisamment d'eau pour exploiter le claim. Il y est simplement dit qu'aucun bail ne sera délivré si ce n'est sur la recommandation du commissaire, ce qui laisse la chose absolument à sa discrétion. C'est contre cela que je m'insurge. Je crois que l'une des disposition que j'ai suggérées pourrait facilement s'appliquer à tout ce qu'a mentionné mon honorable ami. Vous pouvez édicter tous les règlements qui vous sembleraient justes pour les tailings et l'approvisionnement d'eau, et stipuler qu'à moins que ces conditions ne soient observées dans un délai raisonnable, le bail devra revenir à la Couronne. Ce faisant, on ferait disparaître ce principe essentiellement vicieux d'investir de pouvoirs exorbitants un officier du département, si intègre et si compétent que pourrait être celui-ci.

Le PREMIER MINISTRE : Les deux autres arrêtés portent les numéros 898 et 899. Ils se rapportent au même sujet, c'est-à-dire les droits régaliens à être payés sur l'or. Au lieu de l'ancien droit régalien de 10 pour 100, on substitue un droit de 2½ pour 100. Le n° 898 contient l'ordonnance fixant le droit régalien à 2½ pour 100, et le n° 899 proclame l'ordonnance. Le n° 938 se lit comme suit :

Par arrêté du 31 mai 1901, en vertu des dispositions de la clause 47 de l'Acte des terres fédérales, telle que décrétée par l'article 5 du chapitre 15 de 55-56 Victoria, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que décrété par l'article 3 du chapitre 34 de 2 Edouard VII, la clause de l'article 41 des règlements concernant les mines alluviales dans le territoire du Yukon, établis par arrêté du 13 mars 1901, a été modifiée en y ajoutant le paragraphe suivant :

Si un emplacement n'est pas ré-enregistré dans les trois mois après la date où il a été enregistré en premier lieu, l'emplacement sera alors réputé être abandonné et ouvert à l'occupation et inscription par un mineur libre, même si la somme exigée de travail a été faite dans l'année pour laquelle l'emplacement a été enregistré, ou l'honoraire de commutation payé au lieu du travail et le certificat exigé par les règlements obtenu.

Le n° 941 établit ce qui suit :

La clause 38 des règlements concernant les mines alluviales du Yukon, établis par arrêté ministériel du 27 novembre 1901, est modifiée

en décrétant que l'honoraire de $2 y mentionné soit l'honoraire pour l'enregistrement de l'instrument y mentionné pour un emplacement, et $1 pour chaque emplacement ou fraction d'emplacement décrit dans ledit instrument.

L'arrêté ministériel, portant le n° 960, ordonne ce qui suit :

Le troisième paragraphe de la clause (d) de l'article 6 de l'arrêté du 8 juillet 1898 est cancellé et remplacé par ce qui suit :

Chaque inscription faite dans aucun des livres du régistrateur des mines, indiquera la date à laquelle cette inscription est faite. Un honoraire de 25 cents sera exigé pour obtenir un renseignement, soit verbalement soit par écrit, du régistrateur des mines au sujet de chaque emplacement, et des documents seront ouverts à l'inspection du public moyennant un honoraire de 50 cents ; mais pour des copies de documents l'honoraire sera de deux dollars et cinquante cents jusqu'à deux cents mots, et cinquante cents pour chaque cent mots en sus.

M. R. L. BORDEN : A qui ces honoraires appartiennent-ils ?

Le PREMIER MINISTRE : Ils appartiennent au gouvernement. L'arrêté ministériel suivant, daté du 4 juin 1902, et portant le n° 619, est comme suit :

Attendu que l'article 75 des règlements concernant les mines de quartz, sur les terres fédérales du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et du territoire du Yukon, établis par arrêté ministériel du 21 mars 1898, tels qu'amendé par les arrêtés ministériels suivants, décrète ainsi qu'il suit :

Si le régistrateur des mines décide que, pour donner une décision juste de la cause soumise, il est nécessaire de faire un examen sur les lieux, ou, dans le cas de différends au sujet des bornes et mesurages, d'employer un arpenteur pour mesurer et arpenter le terrain en question, les frais d'inspection ou du nouvel arpentage, suivant le cas, seront à la charge des parties au procès, lesquelles paieront en parts égales, audit régistrateur des mines, les sommes qui lui paraîtront suffisantes pour couvrir ces travaux, avant leur exécution ; autrement, rien ne sera fait et la partie qui refusera de payer cette somme sera condamnée par défaut. Le régistrateur des mines devra subséquemment décider dans quelle proportion ces frais seront payés par les parties respectives, et le surplus, s'il y en a, sera remis aux parties de la manière qu'il l'ordonnera ; et

Attendu que la question a été soulevée de savoir si l'on peut ou non se prévaloir de cet article pour les claims de mines de placers, et qu'il est désirable que ce point soit fixé ;

A ces causes, l'Exécutif décrète que l'ordonnance du 18 mars 1901, pour l'audition et la décision des contestations au sujet de terrains miniers dans le territoire du Yukon, sera et est par les présentes modifiée en y ajoutant l'article 75 ci-dessus cité extrait des règlements concernant les mines de quartz des terres fédérales du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et du territoire du Yukon.

L'arrêté ministériel en date du 31 octobre 1902, et portant le n° 1,606, est comme suit :

En vertu des dispositions de la clause 47 de l'Acte des terres fédérales, telle que décrétée par l'article 5 de l'Acte 55-56 Victoria, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que décrété par l'article 3 de l'Acte 2 Edouard VII, chapitre 34, l'Exécutif ordonne que l'arrêté ministériel du 15 avril 1902, amendant la sous-clause (d) de la clause 41 des règlements concernant les mines de placers du territoire du Yukon, établis par arrêté du 13 mars 1901, soit modifié en y ajoutant le paragraphe suivant :

La même disposition peut aussi s'appliquer à tous claims quelconque pouvant être exploités par des procédés de dragage, ou par tous autres procédés sur une grande échelle à la satisfaction de l'ingénieur des mines du gouvernement, et cette disposition peut s'appliquer à tous claims exploités de la façon susdite le et après le 1er juillet 1902.

L'arrêté ministériel en date du 22 décembre 1902, et portant le n° 1,890, est comme suit :

Le ministre de l'Intérieur ayant soumis un mémoire en date du 12 décembre 1902, établissant que par un arrêté du 20 juillet 1900, il a été stipulé qu'un mineur libre peut renouveler son certificat dans les 90 jours de la date de son expiration sur paiement d'un nouvel honoraire de $5, et que ledit renouvellement sera en vigueur durant un an à partir de la date de l'expiration du certificat, et que le porteur dudit certificat ainsi renouvelé aura droit à tous les privilèges d'un mineur libre porteur d'un certificat non expiré.

Le ministre ajoute que, le 11 juin 1902, le certificat de mineur libre délivré en faveur de M. J. Bigelow se trouve être expiré. Mais comme M. Bigelow se trouvait en ce moment à prospecter sur le creek Sulphur à une certaine distance de tout bureau d'enregistrement, il décida de se prévaloir des dispositions de l'arrêté précédent. Cependant, faute de faire la distinction entre 90 jours et trois mois, il ne se présenta au bureau d'enregistrement pour demander son renouvellement que le 11 septembre dernier, ce qui se trouvait dépasser la période de 90 jours. Mais les officiers du département de l'Intérieur à Dawson, tenant compte de ces circonstances, décidèrent d'antidater son certificat au 11 juin 1902.

Il s'agit ici de confirmer ce certificat.

M. R. L. BORDEN : Je me réclame de la plus haute autorité de l'empire, c'est-à-dire la Chambre des lords et le Conseil privé, pour déclarer que cet arrêté ministériel est absolument ultra vires. Quant il y a un statut, le Gouverneur en conseil ou toute personne quelconque ne peut pas en enfreindre un seul article. Et si le statut établit que la demande doit être faite dans un certain intervalle, et qu'elle n'a pas été faite dans cet intervalle, le Gouverneur en conseil ni les officiers du département n'ont pas le moindre droit de valider ce certificat.

Le PREMIER MINISTRE : La concession devrait être accordée, à moins que, dans l'intervalle il ne se soit présenté une autre personne. Si une tierce personne s'était présentée pour demander le même claim, il n'y a pas le moindre doute qu'il aurait fallu faire droit à cette nouvelle demande. Mais comme aucune nouvelle demande n'a été présentée, je crois que nous avons bien fait de ne pas tenir compte de ce point technique.

L'arrêté du 22 décembre 1902, n° 1899, est comme suit :

1. Toutes terres fédérales vacantes dans le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et le

territoire du Yukon seront ouvertes à un particulier ou à une compagnie qui désirera y prospecter pour du pétrole. S'il s'élève quelque différend quant à savoir si les terres sont vacantes au non, la question sera décidée par le ministre de l'Intérieur, et sa décision sera finale. Pourvu, toutefois, que le ministre puisse réserver pour un particulier ou une compagnie qui a des machines sur le terrain à prospecter une étendue de 640 acres de la forme que le ministre approuvera, et que la réserve puisse être faite pour la période qu'il décidera.

2. Si de l'huile en quantités rémunératrices est découverte par un prospecteur sur des terres vacantes de la Couronne, et si cette découverte est établie à la satisfaction du ministre de l'Intérieur, une étendue n'excédant pas 640 acres de terre, y compris le puits et tel autre terrain qui sera déterminé par le ministre de l'Intérieur, sera vendue à la personne ou à la compagnie faisant cette découverte au taux de $1 l'acre.

L'arrêté du 7 mars 1903, n° 323, est comme suit :

Attendu que l'article 1 des règlements pour la régie des terres fédérales dans le territore du Yukon qui contiennent de la houille, établis par l'arrêté ministériel du 21 de janvier 1901, pourvoit au prélèvement d'un droit régalien sur le rendement brut de la mine à tel taux par tonne que prescrira de temps à autre le Gouverneur général en conseil,—

A ces causes, il plaît au Gouverneur général en conseil d'ordonner que le montant du droit régalien à prélever soit et il est par le présent fixé, pour une période de dix ans à compter de la date du présent arrêté ministériel, au taux de dix centins par tonne de deux mille livres, et que le droit de modifier ledit taux après l'expiration de ladite période de dix ans soit réservé.

Nous arrivons ensuite à une clause toute spéciale dont je vais donner lecture en son entier. La voici :

Extrait d'un rapport d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excelence le 7 mars 1903 :—

Le ministre de l'Intérieur nous ayant fait rapport, le 23 février 1903, qu'un puits a été creusé par M. A. R. Thompson, de Dawson, sur le claim minier n° 3a, situé sur le creek Eldorado, dans le territoire du Yukon, afin de s'assurer s'il existait ou non une couche de gravier aurifère à une profondeur considérable au-dessous de ce qu'on suppose généralement être la roche de fond ; qu'à une profondeur d'environ 220 pieds ou atteignit une source d'eau d'un volume considérable, qui non seulement fit irruption dans le puits, mais remonta et déborda à la surface à raison de 900 à 1,000 gallons par minute ; que, par suite de la basse température, cette eau forma un énorme glacier qui menaça d'envelopper la ville de Bonanza et tous les claims miniers situés au-dessous de l'embouchure du creek Eldorado ; et que votre gouvernement dut encourir des dépenses considérables pour endiguer cet écoulement et assurer la sûreté des claims situés plus bas, sur les creeks Eldorado et Bonanza.

Le ministre nous informe que M. Thompson a maintenant demandé au département de l'Intérieur le droit à l'eau de ce puits ainsi que le droit d'en disposer soit pour travaux miniers ou pour autres fins. Que, par arrêté ministériel du 3 août 1898, des dispositions ont été établies pour la diversion et l'usage de l'eau pour travaux miniers dans le territoire du Yukon, mais que le droit de disposer de l'eau, suivant ces dispositions, a été révoqué par décret ministériel en date du 7 décembre 1901.

Le ministre recommande cependant qu'on lui donne autorisation d'accorder à M. Thompson le droit à l'eau sortant du puits en question, conformément aux dispositions des règlements établis par l'arrêté ministériel du 3 août 1898 et ses amendements, ainsi que le droit de disposer de la totalité ou d'aucune partie de cette eau suivant telles conditions qui pourront être approuvées par le commissaire du Yukon.

Le ministre recommande cependant, vu que le gouvernement a encouru des dépenses considérables pour arrêter cet écoulement d'eau, et vu qu'il semble raisonnable qu'une certaine partie du revenu provenant de la vente de l'eau soit versée à la Couronne pour payer ces dépenses, que ladite concession à M. Thompson soit faite sujette au paiement à la Couronne d'un droit régalien de pas moins de 10 pour cent des recettes brutes provenant de la vente ou de l'eau, jusqu'à ce que ces droits régaliens représentent les dépenses encourues avec intérêt à raison de 5 pour cent par année. Des dépositions sous serment, selon la forme prescrite par le commissaire, seront faites mensuellement par le concessionnaire, et ces dépositions indiqueront les quantités d'eau vendues et les recettes réalisées, et les droits régaliens devront être alors payés suivant les conditions ci-dessus prescrites. Le concessionnaire tiendra un livre où seront inscrites toutes ses ventes, et ce livre pourra en tout temps être inspecté par le commissaire ou tout autre officier de la Couronne pour des fins de vérification. Faute de produire ces comptes ou ledit livre, ou encore de payer les droits régaliens, dans les 30 jours après qu'avis en aura été affiché par le commissaire, dans les parages où se trouve ce puits, ladite concession sera révoquée, et la Couronne prendra possession du puits et l'exploitera elle-même, en en appliquant les revenus au remboursement des sommes dépensées pour arrêter l'écoulement de l'eau, et ce jusqu'à paiement intégral, y compris l'intérêt susdit.

L'arrêté du 31 mars 1903, n° 472, est comme suit :

Considérant que l'article 6 des règlements concernant l'émission de baux pour draguer des minéraux dans les lits des rivières dans le territoire du Yukon, établis par l'arrêté ministériel du 18 de janvier 1898, établit que les locataires paieront à la Couronne un droit régalien de dix pour cent sur le rendement lorsqu'il excède $15,000, tel que démontré par les états assermentés que fournira mensuellement le locataire au commissaire des mines d'or pendant la saison d'opérations ; le dit droit régalien sera payé en même temps que chaque rapport.

Et considérant qu'à l'époque où ces règlements ont été approuvés le droit régalien sur l'or extrait en vertu des dispositions des règlements concernant les mines alluviales était de 10 pour cent du rendement brut, mais que depuis il a été réduit à 2½ pour 100 sur la valeur de l'or exporté sans exemption,—

A ces causes, il plaît au Gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions de la clause 7 de l'Acte des terres fédérales, telle que modifiée par l'article 5 du chapitre 15 de 55-56 Victoria, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que modifié par l'article 3 du chapitre 34 de 2 Edouard VII, d'or-

donner que la partie de l'article 6 des règlements concernant l'émission de baux pour draguer des minéraux dans les rivières du territoire du Yukon, ci-dessus cité, et aussi l'article 6a desdits règlements, soient et ils sont par le présent rescindés, et remplacés par ce qui suit :—

" Le même droit régalien sera payé sur le rendement de l'or, tel que prescrit, ou sera ci-après prescrit, dans le cas de concessions de mines alluviales, ce droit régalien devant être payé en la manière établie par les règlements concernant les mines alluviales.

L'arrêté de la même date, portant le n° 473, est comme suit :

Considérant que l'article 4, des règlements relatifs aux mines alluviales dans le territoire du Yukon, établis par l'arrêté ministériel du 13 de mars 1901, statue que tout mineur libre ayant dûment délimité et enregisté un emplacement aura droit de le détenir pendant la période pour laquelle il a reçu une inscription, et ensuite d'année en année en renouvelant l'enregistrement ; pourvu, toutefois, que durant chaque année, et chaque année ensuivante, ce mineur libre exploite ou fasse exploiter l'emplacement même pour une valeur de deux cents piastres, ou il peut, à son choix, au lieu du travail exigé chaque année, payer au régistrateur des mines dans le bureau duquel l'emplacement est enregistré, la somme de deux cents piastres pour chacune des trois premières années, mais pour la quatrième et les années ensuivantes la somme de quatre cents piastres doit être payée au lieu du travail qui devrait être fait sur l'emplacement ou s'y rattachant ;

Et considérant que le commissaire du territoire du Yukon fait rapport qu'il serait avantageux au public si la somme de travail à faire chaque année sur un emplacement minier ne pouvait être commuée par le paiement d'un droit au lieu du travail,—

A ces causes, il plaît au Gouverneur général en conseil, en vertu de la classe 47 de l'Acte des terres fédérales, telle que statuée par l'article 5 de l'Acte 55-56 Victoria, chapitre 15, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que statué par l'article 3 de l'Acte 2 Edouard VII, chapitre 34, d'ordonner et il est par le présent ordonné, que les dispositions contenues dans les divers sous-articles de l'article 41 des règlements établis par un arrêté ministériel du 13 de mars 1901, permettant, au choix du mineur libre, de faire un paiement au lieu du travail obligatoire, soient rescindées à compter du premier jour d'août 1903.

L'article suivant est aussi daté du même jour, et porte le n° 474. En voici la teneur :

Considérant que l'article 2 des règlements relatifs aux mines alluviales dans le territoire du Yukon établis par arrêté ministériel du 13 de mars 1901, établit que pour un certificat de mineur libre délivré en faveur d'un particulier l'honoraire sera de $10, et que les articles 29 et 34 des règlements en question pourvoient au paiement d'une concession de mine alluviale et le paiement d'un pareil montant pour son renouvellement chaque année ;

Et considérant que le commissaire du territoire du Yukon recommande que le droit payable pour un certificat de mineur libre soit réduit à $7.50, et que l'honoraire pour la concession ou le renouvellement d'une concession de mine alluviale soit réduit à $10,—

A ces causes, il plaît au Gouverneur général en conseil, en vertu de l'article 47 de l'Acte des terres fédérales, tel que modifié par l'article 5 de l'Acte chapitre 15 de 55-56 Victoria, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que modifié par l'article 3 de l'Acte chapitre 34 de 2 Edouard VII, d'ordonner que l'article 2 des règlements établis par l'arrêté ministériel du 13 de mars 1901 précité, soit et il est par le présent modifié en retranchant l'honoraire de $10 qui y est stipulé pour un certificat de mineur libre délivré à un particulier, et y substituant $7.50 ; et que les articles 29 et 34 desdits règlements soient et ils sont par le présent modifiés, en substituant le droit de $10 pour enregistrement ou pour le renouvellement d'une concession de mine alluviale au droit de $15 aujourd'hui exigé.

Un autre arrêté, daté du même jour, et portant le n° 475, ordonne ainsi qu'il suit :

Il plaît au Gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions de l'article 47 de l'Acte des terres fédérales, tel que statué par l'article 5 de l'Acte 55-56 Victoria, chapitre 15, et de l'article 8 de l'Acte du territoire du Yukon, tel que statué par l'article 3 de l'Acte 2 Edouard VII, chapitre 34, d'ordonner que la formule " N " des règlements concernant la concession du droit de détourner et utiliser l'eau d'un cours d'eau ou lac et le droit de passer et d'entrer sur tout terrain minier dans le but de construire des fossés et canaux pour conduire cette eau pour des fins minières dans le territoire du Yukon, établis par arrêté ministériel du 3 d'août 1898, soit et elle est par le présent rescindée, et remplacée par la suivante.

La formule N vient ensuite, et je suppose qu'il m'est bien inutile d'en donner lecture.

M. R. L. BORDEN : Avant que la résolution soit adoptée, j'aimerais à suggérer au premier ministre qu'il serait à désirer que tous les règlements relatifs aux terres fédérales et autres choses de ce genre dans le Yukon fussent revisés et imprimés sous une forme intelligible, de telle sorte que tous ceux qui y sont intéressés puissent les comprendre.

Le PREMIER MINISTRE : Et déposés sur le bureau de la Chambre au commencement de la prochaine session, sous forme de livre bleu.

M. R. L. BORDEN : Oui, ce serait parfait.

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois aussi, et je vais en faire la recommandation.

La résolution est rapportée.

OFFRE D'UNE POSITION DE JUGE.—RAPPORT POLITIQUE.

M. H. J. LOGAN : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du gouvernement sur un entrefilet paru dans le " Star " de Montréal d'hier soir. Voici ce que dit cet entrefilet :

Des rumeurs, qui pourraient sembler étranges à ceux qui ne connaissent pas les dessous de la politique, nous sont arrivées ce matin d'Ottawa. Il paraîtrait que les libéraux comme-

cent à s'inquiéter quelque peu de la réaction qui se produit dans le sentiment public. On rapporte, sur la foi d'une autorité qui ne trompe rarement en ces sortes de choses, que les libéraux ont offert, par l'entremise de M. Dansereau, un siège de juge à un homme politique éminent du parti conservateur, dans la province de Québec, s'il veut prêter la main à un programme rédigé par M. Dansereau pour créer et perpétuer une scission dans les rangs conservateurs.

Je désirerais savoir si cette rumeur repose sur un fondement quelconque.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne me suis guère absenté d'Ottawa depuis huit mois, et je dois dire que c'est la première fois que j'entends parler de semblable chose. Je ne crois pas, non plus, qu'aucun membre de cette Chambre en ait entendu parler. J'ignore ce qui se dit à Montréal, mais je suis sûr que c'est là la première nouvelle que nous en avons en cette Chambre. Je puis assurer à mon honorable ami qu'il n'y a absolument rien de vrai là-dedans.

Je n'ai pas offert les fonctions de juge à qui que ce soit, encore moins à la personne qu'on ne nomme pas, mais qui est suffisamment désignée. Toute cette histoire a été imaginée de toutes pièces.

M. CASGRAIN : Et il n'y a rien de vrai dans la rumeur d'une scission.

L'ARBITRAGE DES FRONTIERES DE L'ALASKA. — CABLOGRAMME DE LORD ALVERSTONE.

Le PREMIER MINISTRE. Les discussions que nous venons d'avoir nous prouvent assez qu'il ne faut pas prendre comme parole d'évangile tout ce que publient les journaux. A ce propos, je désire vous donner connaissance d'une dépêche rectificative que m'adresse lord Alverstone, juge en chef d'Angleterre :

Londres, 13 octobre 1903.

Il n'y a pas la moindre parcelle de vérité dans la déclaration que m'attribue une dépêche de l'agence Reuter, en date du 12 octobre à propos d'une question posée le même jour dans la Chambre à votre gouvernement. Je n'ai fait de communication d'aucune sorte à nul fonctionnaire diplomatique ou colonial, ni à qui que ce soit à ce sujet-là. L'histoire est une pure invention.

(Signé) ALVERSTONE.

M. R. L. BORDEN : C'est le démenti que nous attendions naturellement de la part de lord Alverstone. Je suppose que le très honorable ministre n'a aucune dépêche de M. Aylesworth au sujet de... ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

LIVRAISON A DOMICILE DU COURRIER RURAL.

M. EDW. HACKETT (Prince-ouest) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler au directeur général des Postes l'affirmation suivante, que je relève dans la colonne des articles de fond du Patriot de Charlottetown, en date du 9 du courant :

Service de livraison du courrier rural.

Aussitôt que l'école commune d'Hazelbrook sera ouverte, c'est l'intention du gouvernement, croyons-nous, d'inaugurer un service de livraison du courrier rural à domicile dans cette partie de l'île du Prince-Edouard. M. McKinnon, député fédéral, a exposé ce projet au ministre en conseillant de faire transporter le courrier par les voitures qui amènent les enfants à l'école et les en ramènent. De cette manière le service pourrait être fait économiquement et d'une façon satisfaisante. La livraison du courrier postal à domicile serait donc inaugurée dans cette province.

Je demanderai à l'honorable ministre s'il confirme cette nouvelle, et, dans l'affirmative, si, puisqu'il s'occupe d'établir la livraison du courrier dans l'île du Prince-Edouard, il étendra ce service à la ville de Charlottetown, à celle de Summerside et aux autres localités urbaines, au lieu de commencer par la campagne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Sir William Mulock) : Le député du comté de Queen (M. McKinnon) m'a, à plusieurs reprises, exposé l'utilité de la livraison du courrier rural. Jusqu'à présent, le ministère n'a encore pris aucune décision à cet égard. J'ajouterai que plusieurs autres députés m'ont adressé des demandes analogues ; et, du reste, j'en reçois constamment de toutes les parties de la confédération.

Mais c'est une question très sérieuse, à laquelle le gouvernement ne saurait donner la solution indiquée sans l'avoir auparavant examinée avec beaucoup de soin. Pour ma part, je ne crois pas que nous soyons préparés au Canada, à cette tentative. Je suis convaincu que la nation canadienne ne voudrait pas prendre à sa charge le fardeau d'un pareil service. Pour le moment, les moyens du Canada ne lui permettraient pas de faire les frais de la livraison à domicile du courrier rural sur un territoire aussi peu peuplé que le nôtre proportionnellement à son étendue égale à celle de l'Europe. Même en Europe, où il y a une population de 400 millions d'individus, ce service est encore assez restreint.

AMENDEMENT A L'ACTE D'INSPECTION—L'INSPECTION DU GRAIN A L'EST DU DISTRICT DE MANITOBA.

La Chambre se constitue en comité pour discuter le projet de résolution suivant :

Résolu, qu'il est expédient d'amender l'Acte général d'inspection, et d'autoriser la nomination de peseurs pour procéder au pesage des grains dans tout district d'inspection situé à l'est du district d'inspection du Manitoba et d'établir des dispositions pour leur rétribution au moyen de droits de pesage ou autrement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (le très honorable sir Richard Cartwright) : Je ferai savoir à l'honorable chef de l'opposition que ce projet de résolution est soumis simple-

ment pour annoncer le dépôt d'un projet de loi qui contient tous les détails de la mesure. Notre but est d'étendre au pays situé à l'est du district de Manitoba l'application de la loi sur l'inspection des céréales. Il est évident que toute discussion sur les articles du bill est permise également à l'occasion de la présentation de ce projet de résolution. Si c'est l'intention des honorables députés de la gauche de discuter la résolution proposée, je la retirerai, car je ne veux point retarder la délibération des sujets soumis ou à soumettre par mon honorable ami le directeur général des Postes.

M. TAYLOR : Quel territoire est visé par le bill ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les province d'Ontario, de Québec et les provinces maritimes.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable ministre (le très honorable sir Richard Cartwright) m'apprend que le gouvernement désire mettre quelque autre sujet en délibération ; pour ce motif, je conseillerais de renvoyer à plus tard, à l'occasion du dépôt du projet de loi, la discussion de cette mesure. Je pense que mes amis qui m'entourent ne s'opposeront pas à ce délai.

Il est fait rapport de la résolution.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le MINISTRE DU COMMERCE demande et obtient l'autorisation de déposer le bill n° 266, basé sur la précédente résolution, et intitulé : Acte amendant de nouveau l'Acte général d'inspection.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.

AMENDEMENT A LA LOI DU SERVICE CIVIL.

La Chambre se constitue en comité pour examiner le bill n° 257 modifiant l'Acte du service civil.—(Le directeur général des Postes.)

A l'article premier :

M. BARKER : Je sollicite la bienveillante attention du directeur général des Postes sur un autre fonctionnaire dont le sort pourrait être réglé généralement par les dispositions de cet article. L'article vise spécialement trois chefs de ministère : le sous-ministre de la Justice, le sous-ministre des Finances et le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. On y prévoit le relèvement de leur traitement à $5,000 à certaines conditions.

Le sous-ministre de la Justice devra compter, à sa nomination, dix années de pratique au barreau. Il est difficile d'imaginer qu'un avocat pourrait être nommé à la charge de sous-ministre de la Justice, avant d'avoir fait dix années de pratique professionnelle ; je pense donc que cette condition n'est qu'un trompe-l'œil pour s'autoriser à donner à ce fonctionnaire, ainsi qu'aux deux autres, un traitement exceptionnel.

Néanmoins, je n'y ai aucune objection ; mais je vous signalerai comme digne de la même faveur, un autre fonctionnaire : l'auditeur général. Je sais qu'il a existé certains malentendus entre le fonctionnaire qui occupe cet emploi et quelques départements ; mais nous n'avons à statuer que sur la fonction elle-même et à faire en sorte qu'il n'existe aucune distinction entre le chef d'un département quelconque et l'auditeur général, et surtout aucune distinction au détriment de ce dernier. Je ne connais aucune charge de sous-ministre dans toute l'administration qui soit aussi importante et aussi utile au pays que la fonction d'auditeur général. Je n'aperçois aucune raison suffisante qui autorise de faire une distinction, au point de vue des appointements, entre les sous-ministres que j'ai mentionnés et un fonctionnaire si nécessaire au pays comme l'est l'auditeur général.

Comme je viens de le dire, certains malentendus se sont produits entre le titulaire actuel de cette charge et quelques départements, je dirai plutôt avec quelques sous-ministres de départements. Eh bien ! j'ose dire qu'il est presque impossible qu'il ne se produise jamais de ces froissements entre certains départements et un auditeur général qui voudra faire son devoir. Cela doit être inévitable. Sa fonction est celle d'un scrutateur et d'un dénicheur d'erreurs ; et chaque fois qu'il voudra passer au crible les actes d'un ministère, il se heurtera au mauvais vouloir ; s'il persiste à exercer jusqu'au bout ses attributions, il rencontrera plus que du mauvais vouloir : il éprouvera de la résistance. Or, ceux d'entre nous qui ont lu la correspondance contenue dans le rapport de l'auditeur général, savent qu'il a dû engager la lutte avec certains sous-ministres sur des questions susceptibles de causer un froid entre lui et ces hauts fonctionnaires.

En pareilles circonstances, j'estime donc qu'au lieu de faire une situation exceptionnelle aux sous-ministres, dont le prestige du rang déterminé par le traitement gênera l'auditeur général dans l'exercice de ses fonctions à l'égard de ces hauts fonctionnaires, le gouvernement devrait mettre la charge d'auditeur général sur un meilleur pied, sans se préoccuper de la personne qui est titulaire de cette fonction en ce moment. Pour ces motifs, j'engage l'honorable directeur général des Postes, à l'occasion du relèvement des traitements civils, à faire bénéficier le bureau de l'auditeur général d'une disposition spéciale à son égard dans cet article. Ce fonctionnaire n'est pas sous-ministre ; la loi ne lui donne pas rang de chef de ministère, et ce serait pour ce futile prétexte qu'on l'oublierait dans la distribution des faveurs gouvernementales.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je partage absolument l'opinion ex-

primée par notre honorable ami quand il dit que le gouvernement a le droit de tenir la main aux justes décisions de l'auditeur général, de le couvrir pour toute action qui mérite approbation et d'assurer tout le prestige et toute la considération dus à ses hautes fonctions. Je ne contredis pas non plus aucune des allégations offertes par l'honorable député concernant le traitement de ce fonctionnaire, et si aujourd'hui je ne puis pas porter son nom à ce tableau, ce n'est pas parce qu'il en a été formellement décidé ainsi par le gouvernement ou par moi. Il est possible que son cas n'ait pas été prévu ou proposé lorsque le gouvernement a examiné le cas des sous-ministres. Ce bill a été allongé jusqu'à prendre des proportions que je n'avais pas prévues au moment de son dépôt. Par conséquent, si la charge d'auditeur général n'a pas fait l'objet d'une disposition spéciale dans le projet de loi au point de vue du traitement, ce n'est pas parce que le gouvernemnt a examiné puis rejeté cette proposition ; c'est une idée qu'il faut repousser, si par hasard elle se présentait à l'esprit de quelques-uns. Notre honorable ami voudra bien, je l'espère, ne pas insister sur son avis à cette époque tardive de la session. Je pense pouvoir déclarer, au nom du gouvernement, que, quels que soient les froissements qui ont pu se manifester, comme on vient de le dire, M. l'auditeur général jouit de la confiance et de la considération du gouvernement qui est tout aussi disposé que n'importe qui à écouter favorablement les demandes de ce fonctionnaire, soit pour une augmentation de traitement, soit pour l'assistance du gouvernement dans l'exécution de ses difficiles devoirs.

En laissant la décision de cette question à une date future, cela ne compromettra en rien le sort de sa réclamation. S'il ne figure pas aujourd'hui parmi les fonctionnaires qui ont eu de l'avancement, c'est que nous n'avons pu nous occuper encore de son cas. Comme je l'ai dit, le bill a été augmenté par l'adjonction de nouveaux articles de temps à autre. Pour ces raisons, on peut être certain que le cas de l'auditeur général sera examiné dans une autre prochaine occasion.

M. BARKER : Personnellement, je pourrais me déclarer satisfait de l'explication du ministre ; mais je préférerais que le directeur général des Postes m'eût répondu qu'il allait prochainement s'occuper de cete demande, au lieu d'en laisser, comme il dit, la décision à une date future. Une date future, cela peut se prolonger indéfiniment. S'il est vrai qu'on a oublié par mégarde le cas de l'auditeur général, j'espère que l'honorable ministre va promettre à la Chambre que ce cas fera l'objet d'une étude spéciale un de ces jours prochains.

Je suis bien aise d'apprendre que l'auditeur général possède la confiance du gouvernement. Je crois que l'auditeur général possède la confiance du pays, et il faut se féliciter que le gouvernement se soit rangé à l'avis général.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En demandant que la question soit remise à plus tard, je ne le faisais pas dans l'intention de m'en débarrasser pour toujours, mais c'était par égard pour le désir manifesté par nos honorables adversaires de proroger les Chambres aussitôt que possible. Je ne veux rien entreprendre qui puisse retarder le moindrement cette clôture après laquelle nous soupirons tous.

L'honorable M. HAGGART : La disposition relative à un ingénieur du génie civil statue que cet ingénieur devra avoir dix ans de pratique. Quelle témoignage de capacité ou d'aptitudes exige l'article à cet égard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose qu'on peut acquérir le titre d'ingénieur sans être porteur d'un diplôme conféré par une école quelconque. Je crois que le terme d' " ingénieur civil ", tel qu'employé dans la loi, pourra désigner toute personne qui a acquis la qualité légale d'ingénieur, au sens technique du mot.

L'honorable M. HAGGART : Qu'entendez-vous par qualité légale ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il peut être indispensable pour quiconque se donne comme ingénieur d'être porteur du diplôme de quelque université ou école de génie civil. Par exemple, il y a un cours de génie civil à l'université McGill et à l'Ecole des sciences pratiques de Toronto. Nulle administration publique ne reconnaîtra la qualité d'ingénieur, aux termes de cet article, à un individu qui veut bien s'appeler ingénieur et qui sollicite du travail en cette qualité. Il faudra être réputé ingénieur et être connu comme tel par la pratique de la profession ou par les certificats obtenus dans une institution d'enseignement. Je ne vois aucune difficulté pour déterminer le sens pratique des mots " ingénieur civil ".

L'honorable M. HAGGART : Il est bien évident que le titre d'ingénieur établi par le diplôme d'une école répond à toutes les prescriptions de cet article ; mais la grande majorité des individus qui pratiquent cette profession au Canada n'ont aucun diplôme ou autre attestation que celle de la pratique même de la profession. Je crois que l'article devrait préciser davantage à cet égard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas qu'aucune administration publique, en s'appuyant sur les dispositions de cet article, pourra reconnaître la qualité d'ingénieur à une personne qui n'aura pas acquis les connaissances théoriques et pratiques qui l'autoriseraient à prendre ce titre.

L'honorable M. HAGGART : Ce serait faire le gouvernement juge de la qualité d'ingénieur. Cette qualité doit être définie.

M. BELL : Au sujet de la question soulevée par notre honorable ami le député d'Hamilton (M. Barker), touchant la fonction d'auditeur général, je crois sincèrement que l'honorable ministre qui défend ce projet de loi ne nous a pas donné satisfaction sur la question de savoir si ce point doit être résolu sans délai. L'honorable ministre a dit que ce bill s'était allongé considérablement dans le cours de la délibération qui en a été faite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas fait cette allégation dans le but de provoquer un débat. Loin de là, si notre honorable collègue (M. Bell) consent à réserver pour une autre séance les observations qu'il désire présenter, j'accorderai un délai après la deuxième lecture, pendant lequel je consulterai mes collègues, et peut-être serai-je en état de faire une déclaration à ce sujet.

M. BELL : Très bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je désire ajouter quelques mots à l'alinéa de la lettre *b* de l'article 2a de l'Acte du service civil. Le secrétaire du Conseil privé est M. McGee. Il est assimilé à un chef de département ; en fait, c'est la qualité qu'on lui reconnaît généralement et il devait bénéficier des avantages conférés par cet article ; cependant, je ne découvre rien dans les statuts qui lui reconnaisse formellement la situation de chef de département. Au tableau des fonctionnaires publics, il figure, néanmoins, parmi les sous-ministres. Je propose donc, pour régler son cas, l'adjonction de ces mots :

L'alinéa de la lettre " b " de l'article 2 de l'Acte du service civil est amendé par l'adjonction dans la troisième ligne après le mot " département " des mots " et aussi le secrétaire du Conseil privé."

Le comité constatera, en consultant l'alinéa de la lettre *b* de l'artice 2 de l'Acte du service civil, qu'il est statué :

(b.) Les expressions " sous-ministre," ou " chef du département," signifient l'assistant du ministre de la Couronne titulaire du département, et elles comprennent aussi " l'auditeur général " dans tous les cas où cette signification n'est pas incompatible avec ses pouvoirs et devoirs en vertu de la loi sur les fonds publics et la vérification.

Je propose d'ajouter à la suite des mots : " Chefs de département," une disposition pour comprendre aussi le secrétaire du Conseil privé.

M. BELL: Je rappellerai qu'il y a d'autres fonctionnaires, dépendant non du gouvernement, mais du parlement, qui occupent des emplois assimilables à la charge de secrétaire du Conseil privé. Je parle du secrétaire de la Chambre des communes et de celui du Sénat. Il y a aussi les bibliothécaires du parlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Leur cas sera réglé d'une autre façon.

M. BELL : Je l'ai appris. Pourtant, il serait préférable qu'à l'occasion de ce débat sur le projet ministériel, on prenne des mesures pour que les employés de cette Chambre ne soient pas mis dans une situation inférieure aux autres fonctionnaires de l'administration. Puisque l'honorable ministre s'occupe de statuer sur le cas du secrétaire du Conseil privé, ce serait, à mon avis, une affaire toute simple et facile d'y comprendre également celui du secrétaire des communes et du secrétaire du Sénat.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'Acte du service civil ne s'applique pas aux secrétaires du Sénat et de la Chambre des communes, parce que ces fonctionnaires ne relèvent pas de la loi sur le service administratif. Cette loi ne les concerne en rien.

M. BIRKETT : Le ministre vient de déclarer, je crois, que le secrétaire du Sénat et celui de la Chambre des communes seront l'objet d'une loi spéciale. Les autres fonctionnaires de la Chambre jouiront-ils de la même faveur? Le gouvernement se propose-t-il de borner son initiative aux secrétaires du Sénat et de la Chambre des communes, ou y comprendra-t-il les fonctionnaires de la Chambre en général?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'article en délibération ne concerne que les chefs de département. Ne serait-il pas plus utile de décider ce point avant de nous engager dans une discussion générale sur un autre sujet? Je pense que nous avancerions davantage nos travaux.

M. BIRKETT : Je comprends que cet article ne vise pas le personnel de la Chambre des communes ; mais comme l'honorable ministre a fait allusion au secrétaire de la Chambre, j'ai cru que je pouvais profiter de l'occasion pour m'informer au sujet des autres membres du personnel de la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce que j'ai dit relativement au secrétaire de la Chambre des communes peut s'entendre de tous les membres du personnel parlementaire. Ce personnel est, d'une façon différente, sous la dépendance du parlement. Ces fonctionnaires ne font pas partie du personnel administratif ordinaire. Ce bill se rapporte au personnel administratif. Quant on voudra s'occuper du personnel parlementaire, on pourra le faire par un bill distinct.

L'amendement est adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Monsieur le président, je propose cette modification :

L'article 2 est modifié par la suppression des mots : "au moment de la promulgation de cet acte", dans la 30me ligne.

L'amendement est adopté.

M. SPROULE : Que signifient ces mots dans cet article :

Either as deputy or in some other with capacity in the department ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le mot " with " doit être ici par erreur.

M. LANCASTER : On a dû vouloir écrire " such capacity" ou "like capacity ".

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, l'article ne vise que les individus qui sont actuellement dans le service public, et l'article sera parfait en supprimant le mot "with ".

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article prévoit spécialement le cas de M. Gerald. Il est sous-commissaire depuis plusieurs années et durant les cinq ou six dernières années il a rempli les fonctions de M. Miall qui est malade. Ces mots ont été insérés là pour le bénéfice de M. Gerald afin de nous autoriser à donner à celui-ci l'avancement accordé aux autres sous-ministres.

M. COCHRANE : L'effet est rétroactif? Vous lui comptez les cinq années passées?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. COCHRANE : Pourquoi ne le dites-vous pas en toutes lettres ?

M. BIRKETT : A l'avenir, M. Gerald sera réputé être le sous-ministre et non plus le commissaire?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. SPROULE : Cette exception ne concerne que le traitement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il sera réputé avoir occupé l'emploi de sous-ministre depuis cinq ou six ans, afin de nous permettre de lui accorder l'augmentation de $100 par année, comme on l'accorde aux sous-ministres.

M. COCHRANE : Cette disposition est mise dans la loi pour autoriser à servir à ce fonctionnaire un traitement auquel il n'avait pas droit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non; c'est une simple reconnaissance du fait qu'il a rempli réellement les fonctions de sous-ministre durant la maladie de M. Miall, depuis plusieurs années, afin que ce temps lui soit compté.

M. COCHRANE : Nous payons deux sous-ministres depuis plusieurs années ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous aurions pu, en effet, mettre M. Miall à la retraite.

M. COCHRANE : Vous pourriez prendre votre vol si vous aviez des ailes. Vous paraissez avoir plus de sollicitude pour ces fonctionnaires que pour les contribuables. Pas un seul de ces ministres ne conduirait ses affaires comme ils le font en cette occasion. Le sous-ministre était malade, ce que nous regrettons tous sincèrement, et son assistant l'a remplacé sans attraper grand mal ; mais cinq ou six ans après on arrive avec cette disposition législative d'un caractère tout paternel.

Les ministres nous apportent ici de fort mauvaise grâce des explications que pas un mortel ne peut comprendre, et il faut les assaillir de questions pour connaître la vérité. Et maintenant, voilà que l'Etat est obligé de payer deux sous-ministres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; vous faites erreur.

M. COCHRANE : Eh bien ! qu'est-ce que c'est, alors ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député désire-t-il que je l'instruise à cet égard ?

M. COCHRANE : Certes ! Mais soyez franc, et n'essayez pas de nous mystifier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'en ai nulle envie. L'Etat ne payera aucun arriéré. Il s'agit d'un sous-ministre qui est dans le service administratif depuis un grand nombre d'années ; il remplissait déjà les fonctions de chef de département longtemps avant d'y avoir été nommé. On demande aujourd'hui que les services rendus soient reconnus et qu'il comptent pour déterminer le chiffre du traitement qui lui donnera droit, à partir de ce moment, à l'augmentation annuelle de $100, au lieu d'attendre à une date future.

M. BARKER : Il ne touchera pas d'arriérés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; l'augmentation viendra régulièrement en son temps. Si cette session peut finir et si ce bill est voté, ce sous-ministre pourra faire valoir ses titres à l'avancement. Chaque minute que nous perdons en discussions oiseuses est un nouveau retard que nous apportons à l'avancement de ce fonctionnaire.

M. COCHRANE : Je conseillerai aux ministres de toujours s'expliquer franchement et de ne pas essayer de nous embrouiller.

M. BARKER : Le mot " with " dans cet article, n'a pas de sens.

M. SPROULE : On l'aura écrit par mégarde pour le mot "such ", avec lequel la phrase se lirait : " some other such capacity ".

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne vois pas que ce soit nécessaire.

M. SPROULE : Vous verrez que ce l'est, si vous voulez seulement lire le contexte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'appréhende que l'auditeur général ne veuille pas convenir que ce fonctionnaire, bien qu'il ait rempli durant longtemps les devoirs de sous-ministre sans l'être, puisse bénéficier des dispositions exclusives de cet article. Je crois qu'il n'y a dans tout le personnel administratif qu'un seul sous-ministre dans les conditions de bénéficier de cette disposition. L'article dans son entier vise des fonctionnaires parfaitement connus. Il n'y a pas lieu de redouter que l'application s'en écarte en quoi que ce soit. Tout fonctionnaire qui occupe régulièrement aujourd'hui la charge de sous-ministre bénéficiera des avantages que cet article confère, si vous le votez, bien entendu.

M. SPROULE : Je ne suis pas convaincu qu'on ferait tort à quelqu'un en ajoutant ces mots " or some such capacity." Aux termes du bill, un fonctionnaire pourrait appartenir à n'importe quel service ; il pourait être messager.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'existe aucun cas de ce genre.

M. SPROULE : S'il existait un cas de ce genre, il tomberait sous l'empire de la loi, et ce serait une chose inouïe ; car les services d'un commisssionnaire ne sont pas assez importants pour déterminer quels appointements il doit toucher.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Supposons que nous acceptions l'avis de l'honorable député. Eh ! bien, l'auditeur général pourrait décider que, pour se conformer aux prescriptions de la loi, il ne peut reconnaître à M. Gerald la qualité de sous-ministre parce qu'il a acquitté les fonctions du titulaire durant la maladie de celui-ci ; la conséquence serait que M. Gerald ne pourrait bénéficier des avantages conférés par l'article.

L'amendement est adopté, et l'article tel que modifié est aussi adopté.

A l'article 4.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Propose d'intercaler après le mot "traitement," dans la première ligne, les mots " ou émoluments."

M. COCHRANE : Pourquoi cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certains sous-ministres touchent des rétributions extraordinaires à part leur traitement. Ainsi, M. Parmelee, sous-ministre du Commerce et de l'Industrie, touche une allocation spéciale en sa capacité de contrôleur du bureau des affaires chinoises, et M. McDougall, commissaire des Douanes, outre son traitement de $2,800, touche $800 comme président du bureau des évaluations. Ces allocations extraordinaires peuvent être assimilées à des émoluments, et nous n'avons pas l'intention de les supprimer. Nous désirons que ces fonctionnaires conservent ce qu'ils ont.

M. COCHRANE : Voilà un exemple entre mille de ces projets mal élaborés que le gouvernement nous contraint de passer au crible, au prix d'une perte de temps considérable, pour leur donner une forme quelconque. C'est à peine si les ministres nous ont soumis un bill auquel ils n'ont pas été obligés d'ajouter article sur article pour atteindre le but qu'ils se proposaient. Tout profane que je sois, je vois bien que la Chambre est saisie de projets de loi insuffisamment élaborés. J'estime que l'Etat aurait plus de profit à payer un expert pour découvrir ce que veulent les ministres et pour exprimer exactement leur intention dans les projets de loi dont ils saisissent le parlement.

Voici donc une disposition relative à M. Parmelee, fonctionnaire dans un département que le ministre du Commerce même a qualifié d'inutile sinécure. L'âme de cet honorable parlementaire ne s'émeut plus à la pensée que le paysan est saigné à blanc.

Le chef du cabinet de l'honorable ministre touche le même traitement que celui qui était servi dans ce temps-là, et aujourd'hui le ministre nous propose d'en élever le chiffre, ou plutôt il supprime ce mot embarrassant d' " émoluments " ou d' " allocation " pour qu'il soit entendu que tout cela constitue le traitement ; en sorte que, quand le ministre se retirera, son assistant jouira du plein traitement.

L'honorable ministre n'a rien à faire, nous le savons ; son assistant ne doit pas faire grand'chose, non plus. En se retirant, son chef le laissera grassement prébendé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vois ce que veut l'honorable député. Il désirerait que le gouvernement confiât cet emploi à un homme de loi. C'est une idée qui peut avoir du bon, mais nous n'avons aucun désir d'augmenter les charges des contribuables.

M. COCHRANE : Je la connais, votre sollicitude pour le contribuable, quand vous encombrez les services administratifs de fonctionnaires inutiles, sans égard pour le contribuable. Si vous aviez des fonctionnaires capables de préparer ce travail, ce serait à demi-mal, car nous ne passerions pas ici des jours entiers occupés à démêler tout ce fatras. L'honorable ministre nous apporte un projet de loi, et aussitôt qu'un article est lu à la Chambre, il déclare qu'il va le modifier. Comment voulez-vous qu'un profane comme moi comprenne quelque chose à ce bill ?

Exclamations.

M. COCHRANE : Je pense ce que je dis. Je crois qu'il n'y a pas de quoi rire d'être obligé de rester ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que le compte rendu des débats ne mettra pas à mon compte les dis-

cours prononcés por les députés de l'opposition.

M. COCHRANE : Vous nous avez assez trompés par vos dires dans cette enceinte, sans que j'aie l'envie de mettre à votre crédit les moindres paroles que j'aie prononcées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne pense pas qu'il serait juste de supprimer les allocations dont ces anciens fonctionnaires ont toujours joui, ou même de les réduire. Voilà la question. Nous désirons que leurs droits acquis soient protégés. Qu'on ait eu tort ou raison d'établir ces allocations autrefois, c'est une autre question. Je pense que le comité nous approuvera de protéger leurs droits.

M. COCHRANE : Je ne m'oppose pas à ce qu'on protège les droits acquis de ces fonctionnaires. Je n'ai rien dit à ce propos. Que le directeur général des Postes ne m'attribue point des allégations que je n'ai pas formulées.

Cela ne fera pas oublier la guerre que nous a autrefois faite l'honorable ministre à propos des soins que le parti conservateur a pris du personnel administratif. Lui et le ministre des Douanes étaient les premiers à fulminer contre ce qu'ils appelaient l'extravagance des tories. Le ministre du Commerce se faisait éloquent pour nous décrire la pitié qu'il portait au contribuable écrasé d'impôts. Aujourd'hui, ces doux apôtres nous demandent des millions.

Les articles modifiés sont adoptés.

On rend compte des délibérations.

A une heure, le comité suspend ses travaux.

A trois heures, le comité rentre en séance.

A l'article 5,

Le présent acte ne s'appliquera pas à l'assistant du ministre de la Justice d'ici à ce que prennent fin ses présentes fonctions en qualité de membre de la commission de la révision des statuts du Canada.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette disposition s'explique par l'allocation extraordinaire que touche le sous-ministre de la Justice pour la revision des statuts.

L'honorable M. HAGGART : Outre son traitement de sous-ministre et la rétribution que lui rapportent ses travaux à la commission de révision des statuts, je pense que ce fonctionnaire touche encore une autre allocation pour un travail que j'ai oublié.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais rien de cela. Dans tous les cas, il a été nommé récemment membre de la commission de revision des statuts et il recevra de ce chef une allocation.

Par exemple, nous avons décidé qu'il ne pourra pas jouir des faveurs de cette loi tant qu'il fera partie de la commission.

M. SUTHERLAND.

A l'article 6,

L'article 13 de l'Acte du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :

" 13. Le chef de chaque département est chargé sous la direction du ministre titulaire du département de surveiller et diriger les fonctionnaires, commis et employés du département, et il a la direction générale des affaires du département et exerce les autres fonctions qui lui sont attribuées par le Gouverneur en conseil. Il doit donner tout son temps au service public et doit s'acquitter des devoirs que lui confie le ministre du département ou le Gouverneur en conseil, soit dans le service de son département soit autrement ; et nul chef ne recevera d'appointements supplémentaires, d'honoraire ou d'allocation sous aucune forme que ce soit, en sus du montant qui lui est attribué en l'article 12 du présent acte."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est une précaution pour mettre fin à toute réclamation provenant d'autre source de service.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que l'article précédent protège suffisamment le sous-ministre de la Justice à cet égard, vu qu'il n'est fait aucune exception dans celui-ci?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

7. En outre de la classe des premiers commis dont il est question aux articles 15 et 16 du dit acte, est par le présent créée une autre catégorie de fonctionnaires qui seront désignés comme " premier commis, classe A."

2. Les appointements d'un premier commis, classe A, seront de deux mille quatre cents piastres par année, chiffre minimum, avec augmentation annuelle de cent piastres jusqu'à un maximum de deux mille huit cent piastres par année.

3. Un premier commis dans un département peut être promu à la classe A par un décret du conseil, après que

(a.) Le sous-chef du département aura fait un rapport énonçant que les fonctions de cet officier sont d'une importance particulière, et que l'officier recommandé pour cette promotion est particulièrement propre à les remplir ;

(b.) L'approbation du chef du département aura été donnée à ce rapport ; et que

(c.) Le parlement aura voté les appointements attribués à l'emploi.

(d.) Si un fonctionnaire, porté au rang de premier commis, classe A, reçoit déjà des appointements supérieurs au chiffre minimum des appointements, il peut entrer dans cette classe aux appointements qu'il reçoit déjà, pourvu qu'ils ne dépassent pas le chiffre maximum des appointements attribués comme ci-dessus à cette classe de premiers commis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose d'amender le paragraphe 3 de manière à ce qu'il se lise comme suit :

L'amendement est adopté.

Un premier commis dans un département peut être promu à la classe A sans être obligé de subir un examen spécial ou autre, etc.

M. BARKER : Dans le cas où un employé est élevé au rang de premier commis de la classe A, est-ce qu'on ajoute l'augmentation

de traitemnt prévue par la classe dans laquelle il entre, aux émoluments dont il jouit déjà? Par exemple, si la classe à laquelle il appartient lui donne droit à un maximum de $800, mais si ses émoluments actuels sont de $2,000, touchera-t-il dorénavaut $2,100, $2,200 et ainsi de suite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet article s'applique uniquement aux premiers commis de la classe A, et ne concerne pas tous les premiers commis. Un employé promu à la classe A entre dans cette classe aux émoluments minima de $2,400. S'il avait touché $2,400 dans l'année qui précède sa promotion, il aurait droit à une augmentation de $100, mais s'il n'avait pas été payé à raison de $2,400 annuellement pendant toute une année, son augmentation ne daterait qu'à partir de l'expiration d'une année après sa dernière augmentation.

M. BARKER : Supposons que son traitement soit de $2,600 au lieu de $2,400. Recevra-t-il dans la suite $2,700, soit une augmentation de $100 sur son traitement actuel, ou $2,500, soit une augmentation de $100 ajoutée au minimum de sa classe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un cas semblable ne peut jamais se présenter. Un employé passe d'une classe inférieure, à la classe A, et sa promotion lui assure $2,400 comme minimum de traitement.

L'honorable M. HAGGART : A combien de fonctionnaires cela s'appliquera-t-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On n'a rien décidé à ce sujet. Je ne crois pas qu'un seul ministre se soit occupé de ce détail. Moi-même je n'ai encore rien décidé à cet égard. Avec une loi dont la portée est générale il est impossible de faire d'avance ce triage.

L'honorable M. HAGGART : On ne peut l'appliquer dans tous les cas qu'à la prochaine session, car le parlement doit voter d'abord l'argent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill n'est pas rédigé de cette façon. Vous me permettrez, M. l'Orateur, d'appeler l'attention de mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) sur l'article 26, qui se lit comme suit, au sujet de l'argent voté par le parlement :

Dans le cours de l'exercice prenant fin le trentième jour de juin 1904 peuvent être payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada telles sommes d'argent votées par le parlement, mais nécessaires pour le paiement des appointements et augmentations d'appointements autorisés par le présent acte.

De même que, dans l'Acte du service civil, on trouve dans le bill certaines conditions, par exemple qu'il ne peut être créé de position de premier commis si ce n'est par un décret de l'Exécutif, sur la recommandation du sous-ministre et du consentement du chef du ministère.

M. SPROULE : Il me semble que le gouvernement devrait être en état de nous donner un aperçu du nombre des employés affectés par cette réorganisation. Quelqu'un a dû passer en revue le personnel et faire une sorte d'estimation. Faute de ce renseignement, nous ne pouvons pas connaître à quelles dépenses tout cela va entraîner le pays. Il n'y a pas de doute que tous feront les démarches pour obtenir la promotion à brève échéance aussitôt après adoption de cet acte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tous ne sont pas rendus au maximum ; il y en a même très peu. Il est bien certain qu'il y aura un certain nombre de promotions, et que plusieurs feront des démarches pour obtenir de l'avancement. Au lieu d'élever à la classe supérieure tous ceux à laquelle la loi pourrait s'appliquer, le gouvernement fera un choix judicieux. Ils sont traités comme de simples employés, et nous sommes en présence d'un moyen terme entre le poste de premier commis et de sous-ministre.

M. SPROULE : Il doit en être ainsi parce que les sous-ministres ne meurent pas assez vite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, mais cela établit une meilleure gradation. C'est un aliment de zèle dont le but est de faire comprendre à un fonctionnaire qu'il n'est pas au bout de sa carrière parce qu'il a été nommé premier commis avec le salaire maximum, et qu'il y a encore de l'avancement pour lui.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant des deniers disponibles d'après le vote du parlement pour cet objet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est pas possible de fixer ce chiffre, car actuellement nous avons dans tous les ministères des employés dignes d'être promus, et, à moins d'avoir une clause générale dans le genre de la clause 26, il faudra voter de nouveau séparément, pour chacun de ceux qui ont passé du poste de premier commis à la classe A, le montant de ses émoluments. D'après l'article en question les deniers destinés à payer les émoluments d'un premier commis peuvent servir à payer ce fonctionnaire s'il a été promu à une classe supérieure. Sans cela il nous faudrait repasser en détail tout le service des employés et voter de nouveau tout ce qui est voté pour payer les premiers commis.

M. BARKER : J'avais compris qu'on devait ajouter à l'article 7 une disposition pour appliquer la même règle au bureau de l'auditeur général.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai préparé un amendement à cet effet. Je propose que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 7 :

Les dispositions du paragraphe 3, article 24 de l'Acte du Revenu consolidé et de l'Audition,

tel que cet article est mis en vigueur par l'article 1, du chapitre 16 des statuts de 1891, s'appliqueront aux promotions du poste de premier commis à la classe A, dans le bureau de l'auditeur général.

D'après cet amendement, l'auditeur général aura le même contrôle sur les promotions à la classe A que sur celles des autres membres de son personnel. Puisque nous sommes à parler de l'auditeur général, je ne crois pas qu'il me soit possible de régler les détails de cette question spéciale à temps pour les comprendre dans la mesure actuelle. La session est trop avancée pour que je me permette d'apporter des modifications nouvelles qui pourraient causer du délai. Je crois qu'il est plus sage, que, tout en tenant compte des opinions émises dans ce comité, nous remettions ces changements à la prochaine session.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre laissera-t-il toutes les promotions au choix de l'auditeur général ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous nous en tenons à l'acte de l'audition, sans y proposer aucun changement.

M. BARKER : L'article proposé lui donnera exactement le même pouvoir, au sujet de la classe A, que celui qu'il possède déjà à l'égard des commis de son bureau?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Exactement.

L'amendement est adopté et l'article est adopté.

Article (a).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette clause ne fait que reproduire les résolutions adoptées, d'après lesquelles on a augmenté de $100 le minimum et le maximum. L'article 16 fixe le minimum des émoluments d'un premier commis à $1,800 et le maximum à $2,400. C'est une addition de $100 à chaque bout.

Article 14.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES propose qu'on amende cet article en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe 2 :

Le paragraphe 2 de l'article 39 de l'Acte du service civil est amendé par la radiation du mot " seulement " dans la deuxième ligne, et par l'insertion des mots suivants : " et à toute autre époque fixée de temps en temps par l'Exécutif.

L'article 39 de l'Acte du service civil prescrit qu'il y aura des examens de promotion au mois de mai de chaque année. Il y a certains inconvénients à n'avoir des examens de promotion qu'une seule fois par année, et c'est pourquoi, tout en maintenant ces examens réguliers du mois de mai de chaque année, nous avons décidé que des examens semblables pourront avoir lieu en tout autre temps, si les circonstances l'exigent.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. SPROULE : Un examen supplémentaire peut-il être fait par un seul membre du jury, ou le jury entier a-t-il seul qualité pour faire cet examen?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il a lieu en vertu d'un décret de l'Exécutif. C'est un examen officiel technique. Il n'est pas ouvert au public et ne concerne que les employés en activité.

L'honorable M. HAGGART : Il donne au gouvernement le pouvoir de tenir des examens spéciaux en différents temps ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, plus d'une fois par année.

L'honorable M. HAGGART : Pouvez-vous exiger un examen spécial de la part de chaque candidat offrant ses services ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : N'aviez-vous pas ce pouvoir auparavant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Le statut ne parle que d'une fois par année.

L'amendement est adopté, et l'article est adopté.

Article 17.

L'honorable M. HAGGART : Cette clause tend-elle à remplacer celle qui est contenue actuellement dans l'Acte du service civil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Actuellement, il n'y a pas de commis de troisième classe, à l'exception de ceux qui ont été nommés avant l'acte qui décrète leur abolition. Je crois que d'après l'acte ils pouvaient obtenir une augmentation annuelle de $50. Nous remettons en vigueur cette ancienne augmentation annuelle de $50. Les surnuméraires, qui ont remplacé ces commis de troisième classe, recevaient $400 par année en commençant, avec l'espoir d'une augmentation annuelle de $30 par année seulement.

L'honorable M. HAGGART : Mais voici à quoi je veux en venir : ceux qui ont été nommés, antérieurement à l'abolition de la position de commis de troisième classe, prétendent avoir droit à une augmentation annuelle de $50 par année. Dans le temps, cette question fut débattue dans la Chambre, et sir Charles Tupper, qui était alors le chef de l'opposition, soutenait carrément que c'était un droit statutaire conféré à ces employés et inhérent à leur nomination.

Cet article ne rend pas l'augmentation exigible, il la laisse à la discrétion du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne modifie pas la loi.

L'honorable M. HAGGART : C'est précisément ce dont il y a lieu de douter.

Article 19.

Quiconque est présentement ou peut devenir copiste, commis, emballeur, trieur ou messager, à titre provisoire ou autrement, dans le service du gouvernement du Canada, et employé dans un des départements à Ottawa, ou au bureau de l'Auditeur général peut, par décret du conseil, être nommé commis de troisième classe à des appointements qui ne seront pas inférieurs à ceux qu'il recevait ou auxquels il aurait eu droit à l'époque de cette nomination (dans les limites toutefois d'une somme n'excédant pas le chiffre maximum des appointements attribués à la troisième classe); néanmoins, pareil employé qui, en la capacité susdite ou en toute autre capacité, a été dans ledit service au moins deux ans, sans interruption, antérieurement à la date à laquelle est sanctionné le présent acte, peut être ainsi nommé, sans égard à son âge et sans avoir à subir l'examen d'aptitudes exigé par le présent acte, et le dit décret du conseil sera réputé créer l'emploi de commis de troisième classe auquel est ainsi nommé un employé, et le Gouverneur en conseil peut, dans le cas d'un tel employé dont les appointements sont, à l'époque de sa nomination à l'emploi de commis de troisième classe, inférieurs à cinq cents piastres par année, porter ces appointements à cinq cents piastres par année, mais nulle telle augmentation n'aura d'effet à compter d'une date antérieure à celle de l'entrée en vigueur du présent acte, ni ne se fera autrement que sur un rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département et attestant que le commis la mérite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose :

Qu'on modifie l'article 19 en y insérant, après le mot "quiconque," dans la première ligne, les mots "était avant ou sera après l'adoption de cette loi," et après le mot "devenir," dans la première ligne, la lettre (a), et en biffant, dans la vingt-deuxième ligne et les suivantes, les mots "mais nulle telle augmentation n'aura d'effet à compter d'une date antérieure à celle de l'entrée en vigueur du présent acte, ni ne se fera autrement que...."

La loi aura le même effet. Cet acte devant entrer en vigueur dès la sanction royale, les mots dont je propose la radiation ne sont pas nécessaires.

L'honorable M. HAGGART : Cet article dispense les commis de troisième classe de passer un examen. En effet, il y est dit que quiconque aura fait partie du service pourra être promu à cette classe sans examen.

M. BELCOURT : Il y est déclaré que les surnuméraires qui auront servi deux ans comme emballeurs, trieurs, messagers, etc., devront subir un examen.

M. CLARKE : Quels sont ceux qui le devront après qu'on aura adopté cet amendement?

M. BELCOURT : Ceux qui ont servi deux ans avant le 1er juillet comme emballeurs, trieurs ou messagers surnuméraires peuvent être promus à la troisième classe sans égard à leur âge et sans avoir à subir d'examen.

L'honorable M. HAGGART : Cet article permet-il de faire d'un surnuméraire un commis de troisième classe quand même il n'y aurait pas de vacance?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne saurait être question de vacance pour commencer, et cet article ne dispense de l'examen aucun de ceux qui seront nommés à l'avenir.

L'honorable M. HAGGART : Il s'applique seulement à ceux qui ont déjà deux ans de service?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ou qui, à l'avenir, auront servi deux ou trois ans comme surnuméraires. Leur promotion à la troisième classe sera une récompense qu'il leur sera permis d'espérer. Comme il n'y aura pas de troisième classe quand cette loi entrera en vigueur, il ne saurait être tout d'abord question de vacances. La troisième classe ayant été incorporée à la seconde classe cadette, il nous faudra commencer par promouvoir les surnuméraires à la troisième classe. Je crois que nous devrions interpréter cette disposition dans un sens large et promouvoir à la troisième classe les surnuméraires qui mériteraient d'y être promus. Il n'est pas satisfaisant d'être employé surnuméraire du gouvernement du Canada, à $500 ou $600 par année. Pour moi, je souhaite de pouvoir nommer permanents tous les surnuméraires de mon département qui sont dignes de promotion. C'est dans cet esprit de libéralité que je crois devoir interpréter la loi.

M. SPROULE : Est-ce par décret de l'Exécutif que se fera la nomination des commis de troisième classe? C'est ce qu'a déjà demandé l'honorable député de Lanark?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député de Lanark a parlé de vacances et je lui ai démontré qu'il ne saurait en être question. Ainsi, dans mon département, l'ouvrage augmente toujours et il m'est impossible de dire précisément à la Chambre combien il me faudra de copistes surnuméraires durant l'année. Il faut s'arranger de façon à répondre aux exigences à mesure qu'elles se présentent. Vu l'augmentation des comptes dans les caisses d'épargne postales, dans un mois le personnel actuel ne pourra peut-être plus suffire à la tâche et il faudra des employés surnuméraires. Je voudrais que l'employé surnuméraire devînt permanent s'il était habile à faire l'ouvrage qui lui est confié. On peut dire que la plupart des emplois publics sont d'un caractère permanent. Ceux qui relèvent du ministère des Postes le sont certainement. Quand un surnuméraire se montre capable et donne satisfaction, on devrait le nommer permanent et le mettre à même d'aspirer à une situation plus élevée dans le service.

L'honorable M. HAGGART : Sous l'empire de la loi actuelle, avant qu'on vienne demander au parlement de voter les sommes nécessaires à l'organisation d'un départe-

ment, il faut que le sous-ministre fasse rapport au sujet des besoins de ce département, que le ministre approuve ce rapport et que le conseil approuve l'organisation dont le plan y est exposé. Cet article paraît conférer à l'Exécutif le pouvoir de nommer, sur recommandation du ministre, autant de commis de troisième classe qu'il le jugera à propos.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas après l'expiration du présent exercice.

L'honorable M. HAGGART : Il vient certainement en conflit avec la loi actuelle à cet égard. En tous cas, les examens du service civil, et surtout ceux qui ont rapport aux promotions d'une classe à une autre n'ont été jusqu'à présent qu'une farce. Un employé qui a atteint depuis une quinzaine d'années le maximum de la seconde classe ne peut être promu à la première parce qu'il n'a pas réussi à passer un examen sur des sujets techniques et complètement étrangers à son emploi. J'ai peu confiance dans ces examens-là; mais je crois que le ministre devrait s'en tenir à la loi actuelle, quant à l'organisation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au point de vue général mon honorable ami a bien raison, mais il voudra bien se rappeler qu'il ne se fera pas plus de promotions à la troisième classe qu'il n'y a de surnuméraires actuellement, et j'espère que le gouvernement va user libéralement du pouvoir de faire ces promotions.

M. BELCOURT : Voici ce que dit l'article 40 de l'Acte du service civil.

Une fois par année, et pas plus tard que le quinzième jour de mars, le sous-chef de chaque département fera et soumettra au Bureau, par l'entremise du secrétaire d'Etat, l'estimation du nombre de vacances qui devront probablement se produire pendant l'année suivante.

On y trouve aussi l'indication de certaines classes au sujet desquelles ce rapport doit être fait.

L'honorable M. HAGGART : L'article que nous sommes à étudier met tout cela de côté. Ce qu'on vient de lire ne s'y appliqura donc pas.

M. BELCOURT : Oui, dans ce sens que l'estimation du nombre de commis requis par le département ne se fera qu'une fois l'an, d'après le rapport préparé en vertu de l'article 40.

M. HACKETT : Je signalerai à l'honorable ministre du Travail le cas de M. H. W. Mutch, messager depuis dix ans, pour le département de la Marine et des Pêcheries, au bureau de M. Lord, à Charlottetown, à raison de $20 par mois. Je voudrais que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries fût présent afin de me donner lui-même quelques renseignements sur ce cas. Nous sommes tous fiers du service civil du Canada. Tous nos employés, depuis le sous-ministre jusqu'au dernier commis, font honneur au pays et valent ceux de n'importe quel autre pays du monde.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ne connaissant pas le cas dont mon honorable ami vient de parler, je me permettrai de lui dire qu'il ferait probablement mieux de passer outre pour le moment, sauf à y revenir lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries sera présent et qu'il s'agira de voter un certain crédit qui concerne son département.

M. GALLERY : Je prierai l'honorable ministre de vouloir bien me dire quel examen auront à subir les anciens employés, ceux qui ont quinze à vingt ans de service, par exemple?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami fait-il allusion au département des Douanes ? Il trouvera la réponse à sa question dans le paragraphe 3 de l'article 37, où il est dit qu'à l'avenir l'examen portera sur les devoirs se rattachant à l'emploi et sur les rouages du département où on l'exerce, plutôt que sur les matières ordinaires de l'examen du service civil.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.E.) : Je comprends que dans certains départements comme celui des Douanes, par exemple, il ne doit pas être question d'examen du service civil. Il serait tout à fait injuste et ridicule de soumettre à cet examen des gens qui se sont tout particulièrement adonnés à un certain genre d'ouvrage, comme les préposés au débarquement, à l'entrepôt et au contrôle des marchandises transbordées des steamers dans les wagons.

M. SPROULE : Si cet article est adopté, quel sera l'effet de l'article 6 de l'Acte du service civil ? Il se lit ainsi :

L'Exécutif fixera de temps à autre le nombre d'officiers, premiers commis, commis, messagers et autres employés nécessaires au service des divers ministères.

Il y est dit plus loin que tous les autres commis seront des surnuméraires et qu'ils ne pourront s'attendre à aucune augmentation de traitement. Le cadre de votre service, le voilà. Cet article 6 n'est pas révoqué par le bill dont il s'agit, et, par conséquent, vous ne pouvez, par décret de l'Exécutif, ajouter les commis de troisième classe aux employés mentionnés dans cet article-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet acte-ci devra avoir préséance sur tous ceux qui l'ont précédé et avec lesquels il viendrait en conflit. S'il y est dit que l'Exécutif peut créer une troisième classe de commis, on ne pourra invoquer à l'encontre de cette disposition aucun acte antérieur.

M. SPROULE : Il me semble qu'on s'écarte des règles à suivre en matière de législation, et que si l'article 6 n'est pas spé-

cialement rappelé il continuera d'avoir force de loi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A mon avis, l'article 6 de l'Acte du service civil n'est pas entièrement abrogé ; il ne l'est que *pro tanto*, en tant que ceux qui font déjà partie de l'administration y sont concernés. Il s'agit d'instituer cette nouvelle classe, mais dans un an, l'article 6 s'appliquera en entier.

M. SPROULE : S'il ne s'appliquait qu'aux fonctionnaires actuels, je comprendrais, mais vous en appliquez les dispositions à ceux qui seront nommés plus tard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Aucune nomination ne peut être faite sans que l'argent soit voté. Ce bill ne nous dispense pas de cette formalité, si ce n'est pour d'ici à la fin du présent exercice et à l'égard de ceux qui font déjà partie du service civil. Quand l'exercice sera terminé nous aurons un nombre déterminé de commis de troisième classe, et leurs appointements devront être votés par le parlement de la même manière que les années précédentes.

M. SPROULE : Mais vous instituez virtuellement une nouvelle classe, par décret ministériel.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement ne créera pas une place sans avoir l'argent nécessaire pour payer le titulaire. En réalité, il ne peut pas y avoir de nomination, sans que le parlement vote l'argent.

Article 20.

L'honorable M. HAGGART : Quel est l'effet de cet article ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne modifie pas l'Acte du service civil de 1887. Il classe les employés en trois catégories tandis qu'ici ils sont tous désignés sur une seule liste.

L'honorable M. HAGGART : Augmente-t-il les appointements ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; il ne change rien sous ce rapport ; il ne fait que grouper les fonctionnaires.

Article 21.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'article 37 de l'acte de 1887 contenait le paragraphe de la lettre B, qui est laissé de côté.

L'honorable M. HAGGART : C'est le paragraphe qui dit qu'une nomination du service extérieur ne pourra être faite que dans le cas où il n'y aura personne dans le service civil possédant les qualités requises?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce paragraphe est retranché pour la raison suivante : Supposons qu'on ait besoin d'un évaluateur, d'un expert et qu'il y ait dans le service des douanes un fonctionnaire possédant toutes les qualités nécessaires ; il ne peut pas être nommé parce que le sous-ministre est obligé de certifier que personne parmi ceux qui font actuellement partie du service ne possède les aptitudes requises ; il peut se faire que ce soit quelqu'un du service préventif qui ait ces aptitudes, et il ne pourrait pas être nommé, parce que le sous-ministre ne pourrait pas donner ce certificat. C'est pour cette raison que nous avons laissé de côté les mots :

Ladite nomination sera faite parmi le personnel du service civil, si quelqu'un des employés attachés au service du département possède les connaisance voulues.

Le paragraphe 3 est nouveau et est ajouté à l'article 37. Il a pour but d'aplanir une difficulté qui s'est présentée quand le budget des douanes a été discuté, et je crois que cette modification est approuvée par les deux côtés de la Chambre. Nous avons plusieurs vieux employés dans le service extérieur qui remplissent leurs fonctions depuis des années, mais qui n'osent affronter l'examen requis par l'acte. Ce sont cependant des employés très capables, mais parce qu'ils n'ont pas subi les examens, nous sommes obligés d'en faire des surveillants, ce qui est un terme trop général, ou des surnuméraires.

Je considère qu'il est de l'intérêt du pays et de l'intérêt de ces employés d'en faire des fonctionnaires permanents ; cet article les dispense de l'examen littéraire, pour ce qui est du service extérieur, et substitue un examen sur les devoirs de l'emploi.

L'honorable M. HAGGART : Quels changements cela apporte-t-il ? Le ministre des Douanes a dit, il y a un instant, que cela n'affectait pas les appointements, mais je vois qu'ils sont augmentés dans un certain nombre de cas. J'espère qu'il expliquera ce point, à son retour.

Article 22.

Est abrogée la partie de l'annexe (b) de l'Acte du service civil comprise sous le chef "revenu de l'intérieur," telle qu'édictée en l'article 3 du chapitre 12 des statuts de 1889, et remplacée par ce qui suit :

"REVENU DE L'INTERIEUR.

Inspecteurs, appointements de....	$1,600	à	$2,500
Percepteurs, appointements de ..	500	à	2,400
Sous-percepteurs, appointements de	400	à	1,700
Comptables, appointements de....	600	à	1,500
Agents d'accise de classe spéciale (officiers principaux chargés de la surveillance de distilleries)..	1,400	à	1,800
Agents d'accise de classe spéciale autres que ceux ci-dessus mentionnés)..	1,200	à	1,400
Agents d'accise de première, de seconde et de troisième classe.	600	à	1,200
Agents d'accise stagiaires..	500		
Sténographes ou clavigraphistes..	400	à	600
Messagers....	400	à	750

"Et à ces sommes peuvent être ajoutées, pour la surveillance dans les établissements impor-

tants, un supplément d'appointements, pour les agents d'accise de classe spéciale et autres agents employés à ce service, n'excédant en aucun cas deux cents piastres par année.

M. SPROULE : Cet article s'appliquera-t-il pour l'avenir comme pour le passé ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voici l'explication. Les agents d'accise de classe spéciale recevaient une allocation additionnelle, en raison de la longueur des heures de travail et de la nature technique et spéciale de leurs fonctions. L'article reste le même à l'égard de cette allocation additionnelle à laquelle on pourra ajouter une somme ne dépassant pas $100 par année, pour la surveillance dans les établissements importants. Comme il arrive bien souvent que la surveillance ne peut pas être faite par une seule personne, qui est officier principal dans une distillerie, nous avons modifié la loi comme suit :

Et à ces sommes peuvent être ajoutées, pour la surveillance dans les établissements importants, un supplément d'appointements, pour les agents d'accise de classe spéciale et autres agents employés à ce service, n'excédant en aucun cas ces $200 par année.

Mais ces employés dans les distilleries ne peuvent pas exercer toute la surveillance seuls, et nous leur donnons un assistant qui peut ne pas être un agent d'accise de classe spéciale, mais de première ou de deuxième classe, c'est-à-dire du rang suivant, et cet assistant reçoit un supplément d'appointements de $200 quand il est employé dans ces distilleries. Ce salaire n'est payé qu'à ceux qui sont employés dans les distilleries.

M. SPROULE : Leurs fonctions sont-elles plus importantes que celles des percepteurs qui ne reçoivent que $1,700, tandis que vous donnez $2,000 à ces agents ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui ; ils ont beaucoup plus de responsabilité. Mon honorable ami n'ignore pas que la plus grande partie du revenu provient des distilleries et nous avons besoin pour cette surveillance d'agents possédant des connaissances spéciales. Je considère que ces agents de classe spéciale ont les fonctions les plus icportantes de tout le service, sans en excepter les percepteurs, ou l'inspecteur de la division. Il leur faut posséder des connaissances spéciales qui ne s'ecquièrent pas en quelques années et ils ont deux ou trois examens très sévères à subir avant d'arriver à cette position.

M. SPROULE : N'exige-t-on pas les mêmes connaissances des sous-percepteurs ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oh ! non. Presque tout le monde peut être sous-percepteur. Ils n'ont pas d'examen à subir et leur responsabilité n'est pas grande, puisque c'est le percepteur qui est responsable. Un sous-percepteur peut être mis en charge du bureau, en cas d'absence ou de maladie du percepteur, mais, à part cela, il n'a pas de responsabilité. D'ailleurs il n'est pas tenu de posséder les mêmes connaissances spéciales que les agents de classe spéciale.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pendant mon absence momentanée, l'honorable député de Lanark-sud a signalé une erreur que j'ai faite en disant qu'il n'y avait pas eu augmentations des appointements. Je n'avais pas tenu compte de la classification. Par exemple, en vertu de ce bill, les préposés aux arrivages sont assimilés aux préposés au débarquement en chef et aux garde-clefs en chef. Comme l'ancienne loi accorde $1,200 aux préposés aux débarquements et aux garde-clefs, j'étais dans l'erreur sur ce point. Les messagers reçoivent aussi une augmentation maximum de $100. Cela a été changé, je crois, depuis que j'ai étudié le bill. Quand j'ai parlé, il y a un instant, je croyais qu'il n'y avait pas de changements quant aux appointements, mais, dans tous les cas, on voit qu'ils sont très peu importants.

M. SPROULE : Le bill ne fait pas de distinction entre les sous-percepteurs de première classe et ceux de deuxième classe.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le salaire n'est pas mentionné ici, mais il est fixé par le ministre lui-même. Le minimum est de $500, et le maximum de $1,700, selon l'importance de la division.

M. SPROULE : Le ministre considère-t-il que les devoirs d'un sous-percepteur dans une division de première classe soient aussi importants que ceux d'un agent d'accise de classe spéciale attaché à la surveillance d'une distillerie ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai toujours considéré que les devoirs d'un agent de classe spéciale étaient uniques. Ils ne ressemblent à rien autre chose dans le service. Il va sans dire que les appointements de $1,700 ne sont payés que dans les grandes divisions, comme Montréal et Toronto, en raison de la responsabilité des percepteurs et des sous-percepteurs. On a toujours laissé au ministre le soin de fixer les appointements des sous-percepteurs. Il y a les deux classes A et B et chaque fonctionnaire est payé selon l'importance de l'ouvrage sous sa direction.

Article 23.

L'Exécutif peut accorder, dans les départements des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, telles augmentations d'appointements qui sont autorisées par le présent acte ; mais nulle telle augmentation n'aura d'effet à compter d'une date antérieure à celle de l'entrée en vigueur du présent acte, ni ne se fera autrement que sur un rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département et attestant que la personne pour laquelle cette augmentation est recommandée la mérite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose d'amender cet article, en

retranchant les mots " mais nulle telle augmentation n'apra d'effet à compter d'une date antérieure à celle de l'entrée en vigueur du présent acte, ni ne se fera autrement ".

L'honorable M. HAGGART : Si le salaire est voté et si vous n'êtes pas liés à la date de l'adoption du présent acte, pourquoi l'augmentation n'aura-elle pas effet cette année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sera au ministère de la Justice à décider cela. Mais si nous adoptons le bill à présent, et qu'il ne prenne effet qu'à une certaine date, je ne vois pas comment on pourrait lui donner un effet rétroactif.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi retrancher ces mots ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'article 27 dit que l'acte prendra effet le 1er juillet 1903, et à moins d'insérer ces mots dans l'article 23, on aurait pu faire compter les appointements du 1er juillet ; mais en rayant l'article 27, il faut aussi rayer tout ce qui s'y rapporte dans les autres parties du bill. Si on ne dit pas dans l'acte qu'il prendra effet le 1er juillet, mais seulement du jour où il sera sanctionné, il faut dire aussi que les appointements ne commenceront pas à courir à une date antérieure.

M. R. L. BORDEN : Je crois que les conclusions de l'honorable ministre sont justes, mais il faudrait une stipulation spéciale pour donner à la loi un effet rétroactif. Je ne saisis pas bien le fil de son raisonnement. Ces mots, dont il demande la suppression, ne me paraissent pas plus utiles maintenant qu'auparavant. Je ne vois pas que la suppression de l'article 27 affecte celui-ci, d'une manière ou d'une autre. L'article 23 dit simplement que l'augmentation ne prendra pas effet à une date antérieure à la mise en vigueur de l'acte. Cela ne me paraît faire aucune diffrence.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour mieux faire comprendre mon idée, j'aurais dû dire " antérieurement à l'adoption de l'acte ". Ce que je voulais c'était d'empêcher la loi d'avoir un effet rétroactif, pour qu'elle ne prît effet qu'à la date de la sanction royale.

M. R. L. BORDEN: Je crois que l'honorable ministre a raison et que ces mots ont été d'abord mis dans l'article 23, pour que l'article 27 ne fût pas faussement interprété.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Absolument

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 26.

Toutes les sommes d'argent votées par le parlement pour l'exercice qui prendra fin le trentième jour de juin 1904 et affectées au paiement des appointements et augmentations des appointements de personnes présentement employées dans le service public, sont, si un employé est promu à une classe plus élevée, ou est transféré à une position dans le service public, ou acquiert droit à une augmentation d'appointements, sous l'empire du présent acte, utilisables pour le paiement des appointements de tel employé ainsi promu ou transféré, ou qui a ainsi acquis droit à une augmentation ou auquel a été accordé une augmentation d'appointements comme susdit ; dans le cours de l'exercice prenant fin le trentième jour de juin 1904 peuvent être payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada telles sommes d'argent votées par le parlement, mais nécessaires pour le paiement des appointements et augmentations d'appointements autorisés par le présent acte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose :

Que l'article 26 soit amendé en ajoutant après les mots "1904" à la 2e ligne les mots et "appliquées" ; aussi en retranchant le mot "présentement" à la 4e ligne et en ajoutant le mot "ne" après le mot "peuvent" à la 4e ligne de la fin de l'article.

M. SPROULE : Cela vous permettra de prendre de l'argent dans le trésor quand cela n'était pas permis autrefois. Vous ne pouvez disposer que de l'argent qui a été voté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela permet au gouvernement d'employer l'argent qui a été voté pour le paiement des appointements des employés bien que ces derniers aient été promus. Prenons par exemple le cas d'un chef de bureau. S'il était promu au grade "a", l'argent déjà voté pour payer ses appointements comme chef de bureau pourrait être affecté à son traitement dans cette classe supérieure. Prenons encore le cas des copistes surnuméraires. Dans le ministère des Postes seulement, il y en a environ 100. Les sommes affectées à cette classe d'employés ont été votées d'un seul coup sous le chef de dépenses éventuelles et elles pourront être affectées aux appointements de ces employés dès l'exercice courant, bien que ces employés ne soient plus des surnuméraires, mais des fonctionnaires de 3e classe. Quand nous commencerons un nouvel exercice, leurs appointements seront inscrits dans le budget de la manière ordinaire et ils seront payés comme commis et non pas à même les dépenses éventuelles.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose :

Que l'article 27 soit retranché.

La motion est adoptée.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

APPOINTEMENTS DES BIBLIOTHECAIRES ET DES REGISTRAIRES DE LA COUR SUPREME.

La Chambre se forme en comité pour prendre en délibération les résolutions suivantes :

1. Que les appointements du bibliothécaire général, du bibliothécaire du parlement et du régis-

traire de la cour Suprême du Canada seront de $3,500, chacun, par année, avec une augmentation annuelle de $100 jusqu'à un maximum de $4,000 par année.

2. Que pour déterminer les appointements des officiers occupant actuellement lesdites positions, il sera tenu compte, au crédit de chacun d'eux, de la durée de leur service, et il leur sera dès lors payé les appointements auxquels ils auraient eu droit, selon la durée de leur service, si les prescriptions de la résolution qui précède avaient été en vigueur à la date de leur nomination.

3. Que pendant l'exercice qui prendra fin le 30 juin 1904, les sommes d'argent qui seront nécessaires pour le paiement des augmentations qui précèdent pourront être payées à même le fonds du revenu consolidé.

M. SPROULE : Quels sont leurs appointements actuels?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au chapitre 15 des statuts refondus, l'article 4 de l'acte concernant la bibliothèque établit qu'il y aura deux bibliothécaires dont l'un sera appelé bibliothécaire général et l'autre le bibliothécaire parlementaire ; que ces fonctionnaires seront nommés, par commission sous le grand sceau, bibliothécaires du parlement et auront des pouvoirs égaux concernant la gérance et l'administration de la bibliothèque. L'article 5 dit que les appointements de chaque bibliothécaire ne dépasseront pas $3,000 et seront fixés par l'Exécutif. L'article 6 du même acte dit :

Le bibliothécaire général, le bibliothécaire du parlement et les autres employés de la bibliothèque du parlement seront responsables de l'accomplissement fidèle de leurs devoirs officiels tel que défini par les règlements qui seront établis par les orateurs des deux chambres, et approuvés par le comité colectif de la bibliothèque.

Ces fonctionnaires sont en réalité des employés du parlement et ne font pas partie du service civil.

M. R. L. BORDEN : De cette manière, les deux bibliothécaires toucheront le maximum de traitement accordé par le statut?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Ceci est conforme, je crois, à la recommandation qui a été faite lorsque le bill relatif à l'augmentation de certains traitements a été discuté en comité.

M. SPROULE : Ainsi, ils recevront immédiatement $4,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceux qui seront en fonctions depuis un certain nombre d'années vont jusqu'à $3,500 et ensuite jusqu'à $4,000 par augmentations annuelles de $100.

M. SPROULE : Commencent-ils immédiatement à $3,500, ou n'auront-ils droit à cette somme qu'après un certain temps pour recevoir ensuite une augmentation annuelle?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux dire en toutes lettres qu'ils auront $4,000 par année?

Sir WILLIAM MULOCK.

M. R. L. BORDEN : Pour ce qui concerne les bibliothécaires actuels, la proposition aura pour effet de leur accorder $4,000 par année tant qu'ils resteront en fonctions, mais un nouveau bibliothécaire commencerait à $3,500.

M. CLARKE : A-t-on fait quelque chose pour les autres employés de la bibliothèque?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: D'après les chapitres 48 et 49 Victoria, les autres employés de la bibliothèque du parlement sont régis par l'Acte du service civil.

M. BELL : Je profite de l'occasion pour faire remarquer que les employés de la Chambre des communes ne sont pas du tout affectés par la législation qui a été adoptée ici et n'en retireront aucun avantage. Il me semble qu'il serait juste de les faire participer à l'augmentation générale qui a été accordée aux fonctionnaires publics. Je ne vois pas pourquoi la Chambre augmenterait les appointements de tous les employés à l'exception de ceux qui sont plus particulièrement à son service. Le Sénat traite ses employés beaucoup plus libéralement que nous. J'aimerais à savoir du ministre de la Justice s'il est nécessaire de passer une loi pour étendre ces avantages aux employés de la Chambre et du Sénat. S'il en était ainsi, le moment serait opportun pour ajouter un paragraphe à cette résolution de manière à comprendre le personnel de la Chambre des communes. Je suis convaincu que cette démarche rencontrerait l'approbation de toute la députation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette question est certainement importante et devra être réglée au plus tôt, mais je crois que cela devra être fait dans les estimations budgétaires. Je ne crois pas que nous puissions nous occuper de ces employés en même temps que nous nous occupons de ceux qui sont affectés par l'Acte du service civil.

Les résolutions sont rapportées, votées en première et deuxième délibération et adoptées.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 267 concernant les bibliothécaires du parlement et le bill (n° 268) concernant le registraire de la cour Supérieure du Canada.

La motion est adoptée, et les bills sont votés en première délibération.

SERVICE CIVIL—AMENDEMENT.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 257) pour amender l'Acte du service civil.—Le directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme ce bill n'affecte que le service civil proprement dit, on a jugé préférable de ne pas l'étendre à l'autre classe de fonctionnaires dont le ministre de la Justice a réglé

le cas par voie de résolution ce matin. Je propose donc que le bill soit maintenant rapporté.

M. SPROULE : N'y a-t-il pas une anomalie à ce que les bibliothécaires ne soient pas régis par l'Acte du service civil, mais que tous les autres employés de la bibliothèque le soient.

Le PREMIER MINISTRE : C'est un des mystères de l'Acte du service civil.

M. SPROULE : C'en est un assurément.

M. le PRESIDENT : Quand le bill sera-t-il voté en troisième délibération ?

M. SPROULE : Attendons à demain.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il vaudrait mieux l'envoyer au Sénat à présent.

M. SPROULE : J'ai reçu à propos de ce bill certaines lettres dont je n'ai pu encore m'occuper.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député insiste, nous allons laisser la troisième délibération en suspens.

M. SPROULE : J'aimerais en effet avoir le temps d'étudier ces lettres.

La troisième délibération est laissée en suspens.

LOI DES CHEMINS DE FER, 1903—AMENDEMENTS DU SENAT.

Les amendements faits par le Sénat au bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi concernant les chemins de fer sont pris en considération.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose :

Qu'un message soit envoyé au Sénat faisant savoir aux honorables sénateurs que cette Chambre adopte les numéros 1, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 47, 48 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, de leurs amendements au bill intitulé :

Acte modifiant la loi concernant les chemins de fer.

Que cette Chambre n'accepte pas les amendements nos 2, 3, 4, 6, 11, 31, 33, 40, 45, 46, 60 et vés pour les raisons suivantes :

Les amendements 2, 3, 4 et 70 sont désapprouvés pour les raisons suivantes :—

(a.) Parce que l'amendement fait par le Sénat se rapporte à tous les chemins de fer dont la construction et l'exploitation sont autorisés par actes spéciaux de la législature d'une des provinces, soit que lesdits chemins de fer aient été déclarés subséquemment être à l'avantage général du Canada par ce parlement, ou non.

(b) Parce que ledit amendement est *ultra vires* en déclarant qu'un chemin de fer est à l'avantage général du Canada seulement à l'égard de certains objets, au lieu de déclarer que le chemin de fer est en entier une entreprise ayant ce caractère.

(c.) Parce que l'acte devrait s'appliquer à toutes les matières qui relèvent de ce parlement.

(d.) Parce qu'il déclare qu'un chemin de fer est une entreprise à l'avantage général du Canada en ce qui concerne les prescriptions d'un acte.

(e.) Parce que le second paragraphe de son amendement découle du premier.

L'amendement 6 est désapprouvé pour les raisons suivantes :

Parce que l'amendement est incompatible avec les prescriptions du bill au sujet de la tenure d'office d'un commisaire.

Parce que des actes tels que ceux mentionnés dans l'amendement seraient une cause de révocation.

L'amendement 11 est désapprouvé pour les raisons suivantes :

Parce que l'amendement est incompatible avec d'autres prescriptions du bill et avec l'intention qui a présidé à sa rédaction.

Parce qu'un conflit d'opinion entre l'Exécutif et la cour Suprême du Canada pourrait en résulter.

L'amendement 31 est désapprouvé pour les raisons suivantes :

Parce que l'amendement est incompatible avec l'article qu'il se propose d'amender.

Parce que l'amendement ne présente pas un sens complet.

L'amendement 33 est désapprouvé pour la rairaisons suivantes :

Parce que l'amendement limite la liberté d'action de la commission.

L'amendement 40 est désapprouvé pour la raison suivante :

Parce que l'amendement est *ultra vires*.

L'amendement 45 est désapprouvé pour la raison suivante :

Parce que l'amendement ne porte pas remède au mal qui existe en vertu de la présente loi.

L'amendement 46 est désapprouvé pour la raison suivante :

Parce que cet amendement est *ultra vires* pour ce parlement.

L'amendement 51 est modifié comme suit :—

Que ledit amendement soit modifié comme suit :

Ligne 1.—Retranchez "préalablement".

Ligne 1.—Retranchez tous les mots après "commission" là où il est employé en premier lieu, jusqu'à la fin de l'amendement.

L'amendement 60 est désapprouvé pour la raison suivante :

Parce que l'amendement restreint l'interprétation du mot "transport", ou qu'il est inutile.

M. SPROULE : Il est difficile de discuter ces amendements sous cette forme, vu que nous n'en comprenons pas la portée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je fais une motion concernant ces amendements et c'est à la Chambre à dire si elle adopte ou non cette motion.

M. R. L. BORDEN : Nous n'en savons pas plus long maintenant qu'avant que l'honorable ministre eût pris la parole. Si on veut que la Chambre se prononce d'une manière intellligente sur ces amendements, l'honorable ministre devra expliquer chaque amendement ou ajourner le débat pour donner aux députés le temps de les étudier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis à la disposition de la Chambre. Je

suis prêt à discuter la question immédiatement ou à attendre un autre jour si on le préfère. Je croyais que tous ces amendements avaient été étudiés, vu que nous les avons entre les mains depuis quelques jours. Cette motion devra être renvoyée au Sénat et si ce dernier ne l'accepte pas nous devrons avoir recours à une conférence.

M. l'ORATEUR : Je conseillerais de discuter les amendements un par un.

L'honorable M. HAGGART : Si le ministre de la Justice n'y voit pas d'objections, j'aimerais à avoir des explications sur chaque amendement pour pouvoir les discuter ensuite.

Premier amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le premier amendement se rapporte à l'article 2, clause de la lettre " b " et se lit comme suit :

L'expression "règlement" s'entend aussi d'une résolution.

Le Sénat recommande l'amendement suivant :

L'expression " règlement", lorsqu'il s'agit d'un acte de la compagnie, s'entend aussi d'une résolution.

Je crois que cet amendement devrait être accepté, car c'est une amélioration au texte.

L'amendement est adopté.

Deuxième amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le deuxième amendement se rapporte à l'article 5 que le Sénat se propose de remplacer par le suivant :

Tout chemin de fer, tout chemin de fer urbain ou tramway à vapeur ou électrique, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par un Acte spécial de la législature d'une des provinces, ou qui se relie actuellement ou se reliera ultérieurement à un chemin de fer relevant, lors de ce raccordment ou de ce croisement, de l'autorité législative du parlement du Canada, est par le présent Acte déclaré être une entreprise à l'avantage général du Canada, mais seulement quant à ce qui concerne ce raccordement ou ce croisement, ou le trafic d'entier parcours qui y passe, ou ce qui en dépend, et quant aux dispositions énoncées dans le présent Acte relativement aux infractions et aux peines, aux eaux navigables et aux matières criminelles ; et le présent Acte sera applicable à cet égard seulement.

2. Le présent article, néanmoins, n'aura pas d'application, relativement aux transports d'entier parcours sur les chemins de fer appartenant à un gouvernement provincial, à moins que ce gouvernement n'y consente.

Le Sénat retranche ensuite complètemnt les articles 6 et 5. Cela veut dire qu'il faut renoncer au principe adopté depuis plusieurs années de déclarer une entreprise pour l'avantage général du Canada et non pas seulement une partie de cette entreprise. Je ne vois pas de raisons pour adopter une nouvelle règle dont la légalité me paraît douteuse, et qui pourrait avoir de graves inconvénients dans l'exploitation du chemin.

M. CLARKE : Quel est le but de cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'après ce que je comprends, on voudrait qu'au lieu de déclarer que toute l'entreprise est pour l'avantage général du Canada, ce qui mettrait tout le chemin sous notre contrôle, notre juridiction ne s'étende qu'à cette partie du chemin où il y a des traverses.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne se propose pas d'accepter cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh non.

L'amendement est rejeté.

Amendement 3.

L'amendement 3 laisse de côté l'article 6, et l'amendement 4 l'article 7. Ces deux articles sont nécessaires si on conserve l'article 5, et pour cette raison, je demande que cet amendement ne soit pas ratifié pour la même raison que le second.

M. R. L. BORDEN : Je partage entièrement l'avis de l'honorable ministre de la Justice et je pourrais peut-être ajouter d'autres raisons à celles qu'il vient de donner, bien qu'elles soient peut-être plutôt législatives que constitutionnelles. Je ne vois pas comment on pourrait décréter qu'un chemin de fer aux endroits où il est traversé par une autre ligne, est pour l'avantage général du Canada, mais qu'il n'en serait pas ainsi pour les autres parties du chemin. Je ne vois pas non plus comment on pourrait avoir un chemin de fer provincial, c'est-à-dire non pour l'avantage général du Canada, pour tout ce qui concerne le trafic local, mais qui serait pour l'avantage général du Canada quant au trafic d'entier parcours. Je considère que de pareilles dispositions seraient absolument impraticables. Cependant, je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion d'entendre ni de lire les raisons données par le Sénat pour adopter cet amendemnt.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai lu avec assez de soin les délibérations du Sénat et je crois que son but est d'empêcher le parlement fédéral d'étendre sa juridiction sur les chemins de fer provinciaux. L'intention était de limiter autant que possible notre juridiction. Cette intention peut être excellente ; mais je considère que dans des entreprises de cette nature, il est très important que des chemins de fer reliés les uns aux autres soient tous sous la même juridiction.

L'amendement est rejeté.

Amendement 5.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte l'amendement 5 qui modifie l'article 11. Les mots ajoutés sont dans le deuxième paragraphe :

Nul commissaire ne devra, directement ni indirectement, posséder, acheter, ou acquérir pour lui.

J'accepte l'addition des mots "directement ni indirectement".

L'amendement est accepté.

Amendement 6.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'approuve pas l'amendement 6 qui modifie l'article 11, parce qu'il est incompatible avec les dispositions du bill concernant la durée des fonstions du commissaire, puisque les causes mentionnées dans l'amendement seraient une cause de punition. L'amendement se lit comme suit :

Tout membre de la commission qui acceptera pour lui-même ou pour une autre personne quelque don ou faveur, ou qui usera de son influence auprès de quelque compagnie ou employé de chemin de fer pour quelqu'un, afin de lui obtenir une situation ou une faveur, encourra par ce fait la perte de son siège comme membre de la commission.

M. R. L. BORDEN : En vertu de quelle disposition de la loi ou de ce bill cela serait-il une cause de punition ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je consens à laisser cet amendement en suspens, car je ne trouve pas dans le moment l'article en question. Il va sans dire qu'en règle générale, un commissaire pourrait être démis pour malversation.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que cette disposition, qui dit que le commissaire encourra la perte de son siège comme membre de la commission, doit nécessairement signifier que des procédures légales devront être intentées, de sorte que je ne vois pas beaucoup de différence entre cela et ce que propose l'honorable ministre de la Justice. L'amendement dans son ensemble ne me paraît pas inopportun. L'objection du ministre de la Justice est que cet amendement est incompatible avec la durée des fonctions du commissaire. Peut-être dans un sens, mais pas dans l'autre. La durée des services est pendant un certain nombre d'années, mais cela est subordonné à certaines dispositions contenues dans ce paragraphe, disant que les commissaires ne devront pas commettre certains actes sous peine de perdre leur siège. Si cela est dit ailleurs dans le statut, je partage l'avis du ministre de la Justice, mais si cela n'est pas dit, je considère l'amendement du Sénat comme très sage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A tout événement, nous ne pouvons pas accepter cet amendement dans sa forme actuelle.

Tout membre de la commission qui acceptera quelque don ou faveur——

Le fait d'accepter un cigare exposerait un commissaire à perdre son siège, et je ferai remarquer de plus les mots suivants :

—encourra par ce fait la perte de son siège comme membre de la commission.

La perte d'un siège peut vouloir dire que le siège est vacant et la conséquence serait peut-être d'annuler tous les actes subséquents du commissaire. Voilà les objections que je vois à l'amendement tel que rédigé.

M. R. L. BORDEN : Je ne parlais que de l'opportunité de ce paragraphe, je comprends parfaitement la difficulté signalée par l'honorable ministre concernant le texte même de l'amendement. Nous pouvons le laisser de côté pour le moment, et le ministre de la Justice nous indiquera la disposition de l'acte dont il veut parler.

L'amendement est laissé en suspens.

Amendement 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte cet amendement qui se rapporte à l'article 25. Il demande l'insertion des mots "toute compagnie ou personne qui" à la place du mot "quiconque". Le but de l'amendement est de rendre l'article applicable aux compagnies, de même qu'aux particuliers.

L'amendement est adopté.

Amendement 9.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit ici de modifier l'article 43, et j'accepte encore cet amendement. Il demande d'ajouter "de son propre mouvement ou" après "pourra". L'article ainsi amendé dit que la commission pourra à la demande de qui que ce soit porter une cause devant la cour Suprême du Canada et l'amendement pourvoit à ce que les commissaires puissent le faire de leur propre mouvement. la cour Suprême du Canada, et l'amendement.

L'amendement est adopté.

Amendement 10.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ici encore il s'agit de modifier l'article 43 en insérant "un renvoi semblable pourra être fait à la demande de l'Exécutif" après le mot "droit". Je considère que cet amendement est utile.

L'amendement est adopté.

Amendement 11.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement se rapporte à l'article 44 et je ne puis pas l'approuver. Il s'agit d'amender la 2me phrase du paragraphe 3 qui se lit comme suit :

Il y a aussi appel des décisions de la commission à cette cour sur toute question de droit pourvu, que la permission d'appeler ait été préalablement obtenue de la commission.

Le Sénat propose de remplacer ce paragraphe par le suivant :

Il y a aussi appel des décisions de la commission à cette cour sur toute question de droit, pourvu que la permission d'appeler ait été préalablement obtenue de la commission, ou dans le cas où elle la refuserait, de deux juges de cette cour.

Je propose que cet amendement ne soit pas adopté, parce qu'il est incompatible avec les autres dispositions du bill et l'esprit général de cette loi, et qu'il pourrait en résulter un conflit d'opinions entre l'exécutif et la cour Suprême du Canada. Le but de la loi est de remédier sommairement aux griefs qui pourraient exister et, pour cela, les décisions de la commission sont finales et sans appel excepté dans les cas où la commission, de son propre mouvement, déciderait de s'adresser au tribunal sur une question de droit.

L'amendement n'est pas adopté.

Amendement 12.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement concerne l'article 52 et propose d'ajouter après le mot "Canada" "et avis en sera donné au secrétaire de la commission, qui tiendra note du transport dans un registre". L'article 52 dit que le siège de la compagnie sera établi à un endroit désigné dans l'acte spécial, mais que la compagnie pourra par un règlement transporter son siège à tout autre lieu. L'amendement demande qu'avis de ce changement soit donné à la commission pour que cette dernière sache où est le siège de la compagnie. J'accepte cet amendement.

L'amendement est accepté.

Amendement 13.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est l'article 111 qui est amendé, et j'accepte le changement. Il s'agit dans la première ligne du paragraphe 4 de retrancher "obligations" et d'insérer "valeurs négociables". L'expression est meilleure et d'une application plus générale.

L'amendement est adopté.

Amendement 14.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceci s'applique encore à l'article 111. A la 3ème ligne du paragraphe 4 on remplace le mot "obligation" par le mot "valeurs". Ce paragraphe se lit comme suit :

Le pouvoir d'émettre des valeurs négociables, conféré à la compagnie par le présent acte ou par l'acte spécial, ne sera pas censé avoir pris fin par suite de l'émission de ces valeurs ; mais "et ainsi de suite". Le mot "et" est mis à la place du mot "mais".

L'amendement est adopté.

Amendement 15.

M. BARKER : Ne devrait-on pas mettre "valeurs négociables" à la place de "obligations à la ligne 4ème du paragraphe 4, puisque le changement a été fait dans l'autre cas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami verra que cela est inutile, si nous acceptons l'amendement 15. Ce dernier demande de rayer les mots "lorsque les obligations constituant l'émission auront été retirées et remboursées et dûment annulées". Le paragraphe entier se lit comme suit : "Et ce pouvoir pourra s'exercer de temps à autre, lorsque les obligations constituant l'émission auront été retirées ou remboursées et dûment annulées". La dernière partie du paragraphe est rayée. J'accepte cette modification.

L'amendement est adopté.

Amendement 16.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement se rapporte à l'article 122 et demande d'insérer au commencement de l'article des dispositions concernant la préparation d'une carte, indiquant le tracé général de la ligne projetée. J'accepte cet amendement.

L'amendement est accepté.

Amendement 17.

Dans la province de Québec, la partie du chemin de fer comprise dans chaque municipalité sera indiquée sur le plan et au livre de renvoi par un des numéros distincts.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela résulte du système cadastral que nous avons dans cette province en vertu duquel chaque propriété est numérotée. Je considère cet amendement comme utile et je l'accepte.

L'amendement est accepté.

Amendement 19.

Dans la quatrième ligne du paragraphe 3, article 139, retrancher tous les mots depuis "certifiés" jusqu'à "une", dans la sixième ligne, et insérez "comme il est dit dans l'article 129 du présent acte".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est qu'une question de rédaction. Il s'agit de modifier le paragraphe 3 de l'article 139 en omettant les mots "certifiés" par le président, le gérant-général ou l'un des directeurs de la compagnie et aussi par son ingénieur." Je propose que cet amendement soit adopté.

L'amendement est adopté.

Amendement 20.

L'amendement 20 est adopté.

Amendement 21.

Dans la troisième ligne du paragraphe 2 après "Acte" où ce mot se rencontre pour la première fois, insérer "à l'exception de l'alinéa (c.) de son premier paragraphe."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte aussi cet amendement. Le paragraphe se lira donc comme suit :

L'arbitre unique ou les arbitres ont et peuvent exercer, relativement à cet arbitrage, tous les pouvoirs mentionnés dans l'article 49 du présent acte, à l'exception de l'alinéa (c) de son premier paragraphe.

L'amendement est adopté.

L'amendement 22 est adopté.

Amendement 23.

Au paragraphe 3 substituez le suivant :

3. Quand le terrain est situé dans la province de Québec, l'avis doit être publié de la manière prescrite dans les cas de ratification de titres ; et le certificat du régistrateur sera tenu et produit comme dans ces cas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte cet amendement qui concerne encore l'article 124 et qui substitue un nouveau paragraphe au paragraphe 3 par suite de certaines conditions qui existent dans la province de Québec au sujet desquelles nous avons introduit un amendement il y a quelque temps.

L'amendement est adopté.

Amendement 24.

Dans la deuxième ligne du paragraphe 4, retranchez tous les mots depuis "adjudication" jusqu'à "éteindra".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte cet amendement qui s'applique au même article.

L'amendement est adopté.

L'amendement 25 est adopté.

L'amendement 26 est adopté.

L'amendement 27 est adopté.

L'amendement 28 est adopté.

L'amendement 29 est adopté.

L'amendement 30.

Retranchez l'alinéa (g) et remplacez-le par le suivant :

(g) Lorsqu'une cité, une ville ou un village constitué en corporation voudra que les lignes télégraphiques, lignes téléphoniques ou lignes destinées à transmettre de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, se placent sous terre, la commission pourra, sur la demande de cette cité ou ville ou de ce village constitué en corporation, requérir la compagnie de placer ainsi sous terre ses lignes ou ses fils ; et pourra, sur la demande de cette cité ou ville ou de ce village constitué en corporation, requérir la compagnie de placer ainsi sous terre ses lignes ou ses fils; et pourra abroger le droit que le présent article donne ou que l'Acte spécial aura donné de poser les lignes sur poteaux dans le territoire de la cité ou ville ou du village constitué en corporation, le tout sous les conditions que la commission pourra prescrire.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les changements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le paragraphe (g) dans l'acte dit : Si on découvrait un moyen efficace de faire passer ces lignes ou ces fils sous terre, nul acte du parlement astreignant la compagnie à adopter ce moyen et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de poser ses fils sur poteaux, ne sera censé être une violation des privilèges conférés par le présent acte, et la compagnie n'aura pas droit à des dommages-intérêts de ce chef. L'amendement est plus clair, plus efficace, et donne un contrôle plus complet aux municipalités.

L'amendement est adopté.

Amendement 31.

Ajoutez ce qui suit comme paragraphe 3 :

3. Rien dans le teneur du présent article ne sera censé autoriser la compagnie exerçant les pouvoirs qui y sont mentionnés, à vendre ou distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans les cités, villes ou villages, sans qu'elle ait obtenu au préalable par un règlement le consentement de la municipalité à cet effet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'approuve pas cet amendement. Il mettrait la compagnie sous le contrôle absolu des municipalités et rendrait impossible l'exercice des pouvoirs conférés par le parlement. Je demande que l'amendement ne soit pas adopté pour la raison suivante :

Parce que leur amendement est incompatible avec l'article qu'on se propose d'amender et parce que leur amendement n'a pas un sens complet. Je propose que l'amendement ne soit pas adopté.

L'amendement est rejeté.

L'amendement 32 est adopté.

Amendement 33.

Ajoutez ce qui suit à la fin du paragraphe 2 :

Elle doit examiner, pour en tenir compte, si le droit à un ou plusieurs passages, ou le droit de retirer ou refuser des droits de passage, rentrait dans la considération convenue entre la compagnie et le propriétaire du terrain, ou dans le marché par lequel la compagnie a acquis le terrain.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement du Sénat aura pour effet de limiter d'une manière inopportune les pouvoirs discrétionnaires de la commission, tandis que nous croyons qu'il devra être laissé entièrement à la discrétion de la commission de dire si un nouveau passage est nécessaire. J'ai donc l'honneur de proposer :

Que ledit amendement ne soit pas accepté parce qu'il restreint d'une manière inopportune les pouvoirs discrétionnaires de la commission.

M. SPROULE : Ainsi, vous laissez entièrement aux commissaires le droit de décider s'ils accorderont un nouveau passage sur une terre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, dans le cas où une terre est subdivisée.

M. SPROULE : Il me semble que le cultivateur devrait avoir ce droit sans être obligé de s'adresser à la commission pour cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 198 dit :

Chaque compagnie fera, pour les personnes dont le chemin de fer coupe les terres, des chemins de passage convenables et commodes pour les besoins de la ferme. Les animaux de ferme, lorsqu'ils traverseront la voie, devront être sous la garde d'une personne sûre, qui prendra tous les soins et précautions raisonnables pour éviter les accidents.

Voilà la loi telle qu'elle existe actuellement. Mais lorsqu'une terre est subdivisée, la question est de savoir si chaque subdivision a droit à un passage.

Dans une cause qui est venue devant la cour Supérieure, dans laquelle la Compagnie du Grand Tronc était intéressée, il a été décidé que le passage à niveau original était le seul que la compagnie était tenu d'accorder et que les subdivisions qui pouvaient se produire plus tard ne donnaient pas droit à celui qui subdivisait ainsi sa ferme à un passage additionnel. La disposition contenue dans le nouveau bill a pour but de permettre à celui qui achète une partie de cette ferme ainsi subdivisée, de soumettre son cas aux commissaires et de laisser à ces derniers le soin de décider si un passage additionnel est nécessaire ou non. Le Sénat veut limiter l'autorité de la commission, en statuant qu'elle sera obligée de tenir compte de toutes les conditions existantes à l'époque où la compagnie a accordé le droit de construire un passage sur cette terre. Nous croyons qu'il ne convient pas de lier les commissaires de cette manière et qu'il est préférable de leur permettre de déterminer ce qu'il convient de faire à l'époque où la demande est soumise, en tenant compte des conditions existantes.

L'honorable M. HAGGART : L'amendement proposé par le Sénat veut dire que lorsqu'une personne vend son terrain à une compagnie de chemin de fer et qu'elle s'entend avec cette compagnie pour ne pas avoir droit à plus d'un passage à niveau, ou qu'elle n'aura pas droit d'en avoir du tout, nonobstant ce marché, elle pourra s'adresser aux commissaires afin d'en obtenir un.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est justement le contraire. Le paragraphe 2 du bill se lit comme suit :

> Sur demande de tout propriétaire d'une ferme, la commission peut ordonner à la compagnie de fournir et construire un passage convenable traversant le chemin de fer, partout où la commission juge que ce passage est nécessaire à la jouissance légitime de la terre, de l'un et de l'autre côté de la voie ferrée, et ce passage devra être sûr, dans l'intérêt public ; et elle peut par ordonnance régler comment, quand, où, par qui et à quels termes et conditions ce passage sera construit et entretenu.

Ceci laisse aux commissaires le soin de décider si un passage additionnel est nécessaire ou non. Le Sénat laisse cette partie de l'article que je viens de lire, mais il ajoute la clause suivante :

> Elle doit examiner, pour en tenir compte, si le droit à un ou plusieurs passages, ou le droit de retirer ou refuser des droits de passage, rentrait dans la considération convenue entre la compagnie et le propriétaire du terrain, ou dans le marché par lequel la compagnie a acquis le terrain.

D'parès cet amendement, les commissaires sont obligés, lorsqu'il s'agit de décider s'ils doivent permettre ou non la construction d'un passage de ferme additionnel, de tenir compte des conditions du contrat en vertu duquel la compagnie a acquis le terrain de son propriétaire original et pour laquelle on demande un passage de ferme additionnel.

L'honorable M. HAGGART : C'est exactement comme je l'ai dit. Le bill, tel quadopté par la Chambre, permet aux commissaires, nonobstant tout marché conclu avec le propriétaire au sujet d'un passage de ferme, de déterminer si un tel passage doit être accordé ou non, tandis que l'amendemnt proposé par le Sénat oblige les commissaires, si un marché a été conclu à l'effet qu'il n'y aura pas de chemins de passage, de tenir compte des circonstances dans lesquelles ce marché s'est fait en étudiant la demande qui leur est soumise. Si une compagnie de chemin de fer, dans le but de se faire relever de l'obligation de construire un passage de ferme, est obligée d'acheter toute une ferme et la revendre ensuite par sections, après avoir conclu ce marché avec les particuliers, pourquoi serait-elle obligée plus tard d'établir un passage de ferme, si les commissaires venaient à décider que la chose est nécessaire ?

M. LANCASTER : Je crois qu'il existe de bonnes raisons pour en agir ainsi. Les conditions peuvent avoir changé avec les années. La propriété peut se trouver dans des conditions différentes. Les raisons qui, à l'origine, ne rendaient pas un passage à niveau nécessaire, peuvent ne plus exister, ou ne pas s'appliquer aux conditions qui sont soumises à l'attention des commissaires. Comme l'amendement proposé par le Sénat limite la juridiction des commissaires, je dis avec le ministre de la Justice que nous ne devons pas l'accepter.

M. SPROULE : Je croyais que le bill original allait plus loin et qu'il accordait à un cultivateur le droit à un passage à niveau sur toute propriété non vendue qu'il pourrait avoir. L'acte des chemins de fer actuellement en vigueur stipule qu'un cultivateur a droit à un passage de ferme; mais je crois que cela ne voulait dire qu'un passage pour chaque lot. Ce lot peut avoir 100 acres d'étendue. Je veux parler dans le moment de celui qui vend la moitié de son lot. Il a un passage pour tout le lot, mais il se peut qu'il soit situé sur les 50 acres de terre qu'il a vendues. Comme le chemin de fer traverse le milieu de sa terre, il a besoin d'un autre passage ; mais comme le passage original se trouve situé sur cette partie de sa terre qu'il a vendue, bien qu'il soit disposé à prendre à sa charge toutes les dépenses de la construction d'un second passage, il n'a pas droit à un autre chemin et il se trouve incapable de se servir de la terre qu'il possédait avant la construction du chemin de fer. Cela me paraît être une grave injustice. Cependant, il s'en présente plusieurs de cette nature, et je crois que le bill que nous avions adopté contenait un moyen équitable de régler cette question pour le cultivateur qui se trouvait placé dans une pareille situation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi pourvoyait à l'établissement de chemins de passage pour les fermes. Supposons qu'un cultivateur ait 100 acres de terre. Plus tard il subdivise cette propriété. Je me rappelle en ce moment un cas dans lequel j'étais intéressé, celui d'un père de famille propriétaire de cent acres de terre. Il subdivisa sa propriété de manière à donner le morceau de droite à un de ses fils et celui de gauche à un autre de ses enfants, se réservant le centre de la terre pour lui-même. Au bout d'un certain temps, les enfants voulurent obtenir des passages pour leurs propres terres. Ils s'adressèrent à la compagnie à cet effet, et cette dernière refusa de se rendre à leur demande. Un procès s'engagea dans la province de Québec et la cour décida qu'ils avaient droit à un passage pour chaque terre, mais la cause fut portée en appel, et la cour Suprême décida que, vu l'achat primitif de la propriété, et comme il était spécifié dans ce contrat que la propriété n'aurait droit qu'à un seul chemin de passage, on ne pouvait en obtenir un plus grand nombre.

Le bill, tel que nous l'avons adopté, permet aux commissaires d'autoriser la construction d'un aussi grand nombre de chemins de passage qu'ils croient nécessaires selon les circonstances. Mais l'amendement proposé par le Sénat a pour effet d'obliger les commisaires, lorsqu'une demande de cette nature leur est soumise, de tenir compte des circonstances se rattachant à l'achat original du terrain, et limite leur autorité aux termes de ce contrat. Dans ces conditions, nous croyons qu'il est préférable que les commissaires soient absolument libres de se prononcer sur les conditions qui existaient à l'époque où la demande est faite.

M. SPROULE : Je crois que le cultivateur a droit à cet avantage. Si les commissaires sont libres de décider qu'un chemin de passage doit être construit, ils sont également libres de décider qu'il ne doit pas l'être, et s'ils décident dans ce sens, le cultivateur se trouve privé du droit de se servir de sa propriété.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce serait une excellente critique à faire du bill, en l'état où nous l'avons soumis au Sénat ; mais elle n'a pas la même valeur quand il s'agit de l'amendement soumis par le Sénat, qui va beaucoup plus loin que ce que l'honorable député voudrait empêcher.

M. SPROULE : Je considère que l'amendement proposé par le Sénat est absurde et je lui suis entièrement opposé. Je croyais que l'acte que nous lui avions soumis contenait une disposition complète à ce sujet.

M. WILSON : Combien en coûterait-il pour soumettre cette question à la commission des chemins de fer ? Le cultivateur devrait éprouver le moins de difficultés possibles pour obtenir un chemin de passage des compagnies de chemin de fer, car nous connaissons tous les nombreux inconvénients auxquels les cultivateurs sont souvent exposés par suite des chemins de fer qui traversent leurs terres. L'exemple cité par le ministre de la Justice sert à démontrer que si un cultivateur divise sa terre entre ses fils, ces derniers peuvent éprouver de grandes difficultés à obtenir à leur tour des chemins de passage. Je serais fortement en faveur de toute mesure tendant à faciliter autant que possible aux cultivateurs le moyen d'obtenir un chemin de passage sur la voie ferrée sans encourir de trop fortes dépenses.

L'amendement est adopté.

Les amendements 34, 35, 36, 37, 38, 39 sont adoptés.

Amendement n° 40.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que nous ne devons pas adopter cet amendement. Il constitue une modification de l'article 211 que l'on appelle l'article concernant la responsabilité de la compagnie. Le paragraphe 4 de l'article 211 stipule que la compagnie sera responsable en dommages à l'égard de toute personne ou des représentants de toute personne qui aura été blessée par la faute de la compagnie, nonobstant toute convention au contraire intervenue avec cette personne ; c'est-à-dire qu'il ne pourra intervenir aucune entente entre la compagnie et un particulier tendant à libérer la compagnie de toute responsabilité en cas d'accident ; et si la compagnie est responsable vis-à-vis cette personne, et qu'au moyen d'une compensation quelconque, une police d'assurance par exemple, elle conclut avec cette personne un arrangement par lequel cette dernière renonce au recours en dommage qu'elle pourra avoir contre la compagnie, celle-ci s'engageant en retour à lui payer telle indemnité que cette dernière pourra déterminer ou fixer d'avance ; un tel arrangement sera sans effet. Personnellement, je tiens à dire que j'éprouve des doutes sérieux sur la question de savoir si nous avons le droit d'inclure une disposition de cette nature dans un acte concernant les chemins de fer adopté par ce parlement. C'est pour cette raison que je tiens dégager ma responsabilité sous ce rapport.

M. SPROULE : Vous avez des doutes sur la question de savoir si une semblable disposition annule le contrat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quel est l'effet de l'amendement proposé par le Sénat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sous l'empire de l' " English Workman's Compensation Act " ou de l'"Employer's Liability Act," je ne me rappelle plus lequel, un employé peut libérer la compagnie de toute responsabilité à son égard, pourvu que le

contrat soit préparé d'avance et soumis à un fonctionnaire qui est appelé le greffier des assiciations de bienfaisance. Si le contrat est approuvé par ce fonctionnaire, il lie l'employé, et il existe certaines conditions quant à ce que ce contrat doit contenir. Je crois que le Sénat a voulu, jusqu'à un certain point, adopter cette disposition, mais il n'y a pas réussi du tout. Son amendement se lit comme suit :

Dans la 8e ligne du paragraphe 4, après " personne" insérez : "à moins que cette convention n'ait été préalablement approuvée par ordonnance ou règlement de la commission.

L'idée que l'on semble avoir en vue c'est que chaque fois qu'une entente, ayant pour objet de limiter la responsabilité de la compagnie, est conclue avec un employé, si cette entente est soumise et approuvée par la commission, elle aura force de loi entre les parties. On a probablement voulu substituer le bureau des commissaires au greffier des sociétés de secours mutuel en Angleterre. Ma prétention est la suivante, et je me contenterai de l'énoncer : un contrat de louage d'ouvrage est un contrat civil qui tombe sous la juridiction de la législature provinciale, et il est soumis aux lois de la province dans les limites de laquelle il a été conclu. Je dis donc qu'il est pour le moins douteux que le parlement fédéral ait le droit de déclarer qu'un individu quelconque dans une province n'aura pas le droit de devenir partie à un contrat qui est, à mon avis, un contrat civil ordinaire. Je ne m'oppose pas à l'adoption de cet amendement, seulement je tiens à faire connaître mon opinion personnelle sur la qustion, et je le fais afin de me protéger dans le cas ou la question reviendrait plus tard sur le tapis.

L'honorable M. HAGGART : Si nous rejetons l'amendement proposé par le Sénat, cela n'aura-t-il pas pour résultat de faire disparaître les compagnies d'assurance actuelles, dont la plus forte part de primes est payée par les compagnies de chemins de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que ce sera là le résultat. Actuellement, chaque compagnie de chemins de fer doit fournir une certaine contribution au fonds d'assurance des employés, et chaque fois que quelqu'un entre à son service, elle lui fait signer un engagement par lequel il devient membre de cette société, et en vertu duquel il s'engage également, tant personnellement que pour ses représentants, à ne pas réclamer plus qu'un certain montant de la compagnie. La responsabilité de cette dernière se trouve donc limitée. La considération fournie par la compagnie est une contribution au fonds d'assurance.

Si ce contrat cesse de lier les parties, il est probable que les compagnies vont cesser de payer leur part de contribution. Mais je ne discuterai pas cette question maintenant. Je me suis formé une opinion personnelle à ce sujet ; mais, après tout, il s'agit là d'une question qui concerne plus particulièrement les ouvriers. S'ils croient préférable de mettre de côté ces assurances, cette question les regarde, et ce sont eux qui, après tout, doivent être les meilleurs juges.

L'amendement n° 40 est rejeté.

Amendement n° 41.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que cet amendement soit adopté.

M. LANCASTER : Pourquoi consentez-vous à ce que ces mots soient retranchés? Ces mots me semblent avoir ici toute leur utilité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a deux amendements au même article, et si mon honorable ami a devant lui l'article original, et qu'il veuille bien m'écouter, il comprendra la raison de ma proposition.

L'article 224 se lit maintenant comme suit:

On fera entendre le sifflet de la locomotive et l'on sonnera la cloche dont cette dernière est munie chaque fois qu'un convoi sera rendu à une distance d'au moins 80 perches de tout tel croisement de route, et l'on continuera à les faire entendre à de courts intervalles, jusqu'à ce que la locomotive ait traversé la route.

Au lieu de dire "à de courts intervalles," l'amendement stipule que cette cloche devra être sonnée continuellement, afin d'offrir une plus grande protection au public.

L'amendement est adopté.

Les amendements Nos 42, 43 et 44 sont adoptés.

Amendement n° 45.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit ici de l'amendement concernant les fosses garde-bestiaux. Je crois que nous ne devons pas approuver cet amendement et je vais dire brièvement pourquoi. Je crois exprimer l'opinion de la grande majorité de la Chambre en déclarant qu'il ne peut avoir pour résultat de mettre fin au grief qui existe sous l'empire de la loi actuelle.

L'amendement est rejeté.

Amendement n° 46.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement a pour but d'ajouter à l'article 237, à titre de paragraphe 5, ce qui suit :

Dans toutes actions intentées en vertu du présent article, lorsque le jugement rendu portera une somme n'excédant pas deux cents piastres, il n'y aura aucun appel de la cour de juridiction compétente.

Je ne puis approuver cet amendement, car je considère que ses dispositions excèdent les pouvoirs de ce parlement.

L'amendement est rejeté.

Les amendements 47, 48, 49, 50 et 51 sont adoptés.

Amendements Nos 52 et 53.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces deux amendements demandent à être discutés en même temps, car ils concernent tous deux l'article 253. Leur adoption aurait pour résultat de rendre les dispositions de cet article inapplicables. Je vais en donner lecture en commençant à la quarante-unième ligne :

Et nulle compagnie ne répartira ses wagons à marchandises de façon à établir une disparité injuste, contre une localité, ou une industrie, ou contre un trafic qui prend naissance sur sa voie et est à destination d'un point, sur un autre chemin de fer en Canada, avec lequel cette voie se raccorde.

Dans le bill tel que proposé, il était dit "avec laquelle elle pourra se raccorder." "Raccordement" veut dire "contact immédiat," et les mots "pourra se raccorder," laissent supposer qu'il peut exister un espace intermédiaire. Tout en ne désapprouvant pas entièrement l'amendement, je propose que l'article soit modifié de manière à ce qu'il puisse se lire comme suit :

Et nulle compagnie ne pourra répartir ses wagons à marchandises de façon à établir une disparité injuste contre toute personne, chemin de fer, localité, industrie ou trafic.

L'amendement proposé par le ministre de la Justice est adopté.

M. BARKER : Quelle objection a-t-on à l'article 252 tel qu'amendé par le Sénat, avec les mots suivants qu'il y a insérés :

La commission n'accordera pas cette permission à moins d'être convaincue qu'il n'est pas contraire à l'intérêt public de l'accorder.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je retranche cette partie.

M. BARKER : Je ne vois pas quelle objection on peut avoir à l'article auquel ces mots ont été ajoutés. Il peut se présenter des cas dans lesquels il sera très commode pour les compagnies de chemins de fer de pouvoir diviser leurs recettes d'une manière particulière ; une division basée sur le nombre de milles parcourus n'étant pas toujours une division équitable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a peut-être raison quant à ce qui concerne les premiers mots :

Tant que la permission à cet effet n'en aura pas d'abord été obtenue de la commission.

Cela donnerait à la commissaion le droit d'intervenir ; mais je n'aime pas les autres mots, qui me paraissent être absolument inutiles :

La commission n'accordera pas cette permission à moins d'être convaincue qu'il n'est pas contraire à l'intérêt public de l'accorder.

Je considère qu'il ne doit pas être nécessaire de dire à ces commissaires qu'il ne devront pas faire ce qui est contraire à l'intérêt public. Il se peut que l'amendement que j'ai proposé aille trop loin, et j'aurais peut-être dû me contenter de retrancher les derniers mots de l'amendement proposé par le Sénat. Je vais étudier la question.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

Amendement n° 51.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement a pour but de modifier l'article 252. Je propose que nous l'acceptions pour partie. L'article tel qu'amendé se lira comme suit : "Tant que la permission à cette fin n'aura pas été accordée par la commission." Je propose que cet amendement ne soit pas adopté, mais qu'il soit modifié en retranchant tous les mots à part ceux que j'ai cités.

L'amendement, tel que modifié, est adopté.

Les amendements 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 59 sont adoptés.

Amendement n° 60.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement a pour but de modifier l'article 275 du bill, en insérant après le mot "transport", dans la trente-septième ligne, les mots "auxquels cet acte s'applique". Je n'approuve pas cet amendement et je propose qu'il soit rejeté parce qu'il restreint l'interprétation du mot "transport" ou qu'il est inutile.

L'amendement est rejeté.

Les amendements 61, 62 et 63 sont adoptés.

Amendement n° 64.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tous les amendements depuis le n° 61 au n° 64 sont des modifications apportées à l'article 275. Le dernier est un amendement concernant le transport gratuit. Le paragraphe 5 de cet article stipule que "la compagnie doit accorder des permis de circulation gratuite sur tous ses trains, pour les membres du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, ainsi que pour les membres de la commission," et ainsi de suite. L'article tel que modifié par le Sénat se lit comme suit : "La compagnie doit accorder des permis de circulation gratuite sur tous ses trains, pour les membres du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, avec leur bagage, et aussi pour les membres de la commission."

L'amendement est adopté.

Les amendements 65, 66, 67, 68 et 69 sont adoptés.

M. R. L. BORDEN : Pour ce qui est de l'article 284 concernant les conventions relatives aux transports, existe-t-il un conflit entre cet article et l'un de ceux que nous

avons adoptés—je ne me rappelle pas le numéro dans le moment—dans lequel il est stipulé que l'on devra obtenir ce consentement pour faire fonds commun de ces recettes. Cet article 284 pourvoit à la "division et à la répartition de taux dans certains cas." Cela ne diffère guère de l'acte qui consiste à faire fonds communs des recettes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article tel qu'adopté par la Chambre des communes se lisait comme suit :

284. Les directeurs de toute compagnie pourront en tout temps faire et conclure des conventions et des arrangements non incompatibles avec les dispositions du présent Acte ou de l'Acte spécial avec toute autre compagnie, soit en Canada ou ailleurs, pour la règlementation et l'échange réciproque des transports entre les chemins de fer de cette compagnie et pour les transports par ces chemins de fer, respectivement, ou pour l'un de ces objets séparément—et pour le partage et la répartition des taux se rapportant à ces transports.

L'amendement proposé par le Sénat est comme suit :

Les directeurs peuvent en tout temps faire et conclure des conventions et des arrangements, non incompatibles avec les dispositions du présent Acte ou de l'Acte spécial, avec toute autre compagnie, soit au Canada ou ailleurs, pour l'échange réciproque des transports entre leurs chemins de fer ou leur navires et pour le partage et la répartition des taux se rapportant à ces transports,

On voit immédiatement que cet amendement renferme sous une forme plus brève et en des termes plus généraux tout ce qui est contenu dans le 1er paragraphe de l'article 284. Je crois même que c'est une amélioration, car en préparant une loi on est exposé à oublier quelque chose qui est de nature à causer des ennuis plus tard. Le 2ième paragraphe de l'amendement se lit comme suit :

2. Les directeurs peuvent aussi faire et conclure des conventions et des arrangements, non incompatibles avec les dispositions du présent Acte ou de l'Acte spécial.

Le paragraphe 2 actuel devient le paragraphe 3. Le paragraphe 2 stipule que des arrangements ou conventions de cette nature ne devront pas limiter ou affecter les pouvoirs que le présent acte confère à la commission. Tout ses pouvoirs restent donc intacts. Le paragraphe 2 du bill tel que soumis au Sénat devient le paragraphe 3 d'après la nouvelle rédaction.

M. R. L. BORDEN : Cet article paraît être parfaitement logique, en autant que les expressions qu'il contient y sont concernées. Mais c'est un autre article que j'avais en vue.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ce cas, ce serait l'article 252, n'est-ce pas ?

M. R. L. BORDEN : Je le crois. Le paragraphe 4 de cet article stipule :

Nulle compagnie, si ce n'est en conformité des dispositions du présent acte, ne peut, directement ou indirectement, faire fonds commun de ses recettes ou taux avec les recettes ou taux d'une autre compagnie de chemin de fer ou d'un voiturier public, ni partager ses gains ou quelque portion de ses gains avec une autre compagnie de chemin de fer ou un voiturier public, ni être partie à aucun contrat, traité, marché, ou préférence indue ou déraisonnable ou préjudice ou désavantage, au sens du présent acte.

Par conséquent, cela ne pourra se faire sans en avoir obtenu la permission de la commission. Cet article 284 stipule que les directeurs pourront faire des arrangements "non incompatibles avec les dispositions du présent acte ou de l'acte spécial". Je suppose que ce sont les mots sur lesquels l'honorable ministre a attiré l'attention qui décident la question ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je le crois.

M. R. L. BORDEN : C'est aussi mon avis. Les hommes de chemins de fer doivent établir une distinction entre faire fonds commun des recettes et la division ainsi que la répartition des taux de transports concernant le trafic.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On me dit qu'il existe une grande différence entre les deux. J'ai essayé de me faire expliquer cette distinction, et je ne comprends pas très bien l'explication que j'ai obtenue. Un spécialiste s'occupant de questions de chemins de fer a essayé de m'expliquer la chose, mais je n'ai pas réussi à le comprendre. Quant à l'amendement portant le n° 70, je ne puis l'approuver. Il ne pourrait être accepté que si nous avions adopté les amendements proposés aux articles 6 et 7, mais comme j'ai refusé de le faire, je ne puis approuver cet amendement portant le n° 70. Je propose qu'il ne soit pas adopté en dernière délibération pour les mêmes raisons que j'ai fait valoir au sujet des amendements 6 et 7.

M. BARKER : Le Sénat pouvait avoir une raison de retrancher cette partie de l'article. Peut-être qu'en étudiant plus attentivement les statuts, le ministre de la Justice finira par se rendre compte que cet amendement est raisonnable. Je crois que tous ces chemins de fer ont été spécialement reconnus sous d'autres formes comme constituant des entreprises dans l'intérêt général du pays. Je ne crois pas qu'il existe un seul chemin de fer en faveur duquel ce privilège n'ait pas été établi au moyen d'une législation particulière.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il y a une ou deux exceptions.

M. BARKER : Je doute qu'il en existe.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que proposez- vous ?

M. BARKER : Je considère qu'il est inutile d'établir cette distinction dans l'acte général des chemins de fer, s'ils constituent des voies ferrées tombant sous la juridiction

de ce parlement, et cette disposition n'a plus sa raison d'être.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-elle nuire à quelqu'un ?

M. BARKER : Pas du tout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ce cas, si l'honorable député n'y a pas d'objection, je préfère la laisser.

L'amendement est désapprouvé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose qu'un message soit envoyé au Sénat afin d'informer Leurs Honneurs des raisons qui empêchent la Chambre de voter en dernière délibération les amendements ci-dessus mentionnés.

La motion est adoptée.

AMENDEMENTS A L'ACTE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest est lu pour la seconde fois, et la Chambre se forme en comité afin de le discuter.

Article 2.

2. Sauf les cas où une question aura été réservée et soumise, par voie d'exposé, à la cour Suprême des territoires du Nord-Ouest en sa qualité de cour d'appel, sous l'empire de l'article 743 du Code criminel de 1892, le juge par qui ou devant qui aura été rendu le jugement, l'ordonnance ou la décision en question ne siègera pas comme membre du tribunal à moins que sa présence ne soit nécessaire pour qu'il y ait quorum.

2. La restriction ajoutée à l'article 50 dudit acte par l'article 4 du chapitre 17 des statuts de 1894 et abrogée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement est proposé d'après les conseils de M. le juge Wetmore, qui jouit d'une grande expérience en matière criminelle dans cette partie du pays, et qui est d'avis que le juge devrait pouvoir réserver une cause afin de la soumettre à la décisiion de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest.

M. SCOTT : Avec le consentement de la Chambre et du ministre je demande la permission d'ajouter au bill les deux articles suivants :

Nonobstant tout ce qui peut être contenu dans l'acte concernant les Territoires du Nord-Ouest ou tout acte l'amendant, l'Assemblée législative pourra, au moyen d'une ordonnance, révoquer les dispositions contenues dans les articles 49, 51, 53, 55, 64, 88, 89 et 90 dudit acte des Territoires du Nord-Ouest, tel que modifié et rétablir lesdites dispositions ou les remplacer par d'autres, mais rien de contenu dans cet article ne devra être interprété de manière à accorder à l'Assemblée législative le droit d'adopter des ordonnances concernant la constitution, l'organisation ou l'entretien de cours de justice de juridiction criminelle, ou concernant la procédure dans les cours criminelles,

4. Nonobstant toute disposietion contenue dans l'acte concernant les Territoires du Nord-Ouest ou tout acte le modifiant, l'Assemblée législative pourra, au moyen d'une ordonnance révoquer les dispositions contenues dans les articles 7, 8, 9, 11 et 12, du chapitre 19 des statuts de 1888, ainsi que l'article 18 du chapitre 17 des statuts de 1894, tel que modifié par l'article 9, du chapitre 28 des statuts de 1897, et rétablir lesdites dispositions ou les remplacer par d'autres.

Il serait peut-être à propos que j'expliquerais le but de ces différents articles de l'acte cernant les Territoires du Nord-Ouest, sous l'empire duquel on veut accorder certains pouvoirs à l'Assemblée législative.

L'article 49 indique les endroits et les époques des séances de la cour Suprême (in banc).

L'article 51 permet au gouverneur en Conseil de diviser les territoires en districts judiciaires. L'amendement permettra à l'Assemblée de déterminer les limites de ces districts judiciaires.

L'article 53 accorde à un juge de la cour Suprême le droit d'exercer tous les pouvoirs d'un juge ou d'une cour en l'absence de toute disposition spéciale à cet effet.

L'article 64 traite des juge de paix, de leur nomination, des qualités qu'ils doivent posséder, etc., et des magistrats de police.

Section 88 traite de la juridiction des juges en matière civile, et des classes d'actions dans lesquelles chaque partie peut demander un procès par jury, y compris différentes autres dispositions concernant les procès et causes en matière civile.

Les articles 89 et 90 traitent aussi des jugements et de la procédure en matière civile.

Les articles mentionnés dans le n° 4, sont les articles 7, 8, 9, 11 et 12 du chapitre 19 de 1888. Tous ont trait à la constitution de l'Assemblée législative.

L'article 7 traite des qualités requises pour être électeur.

L'article 8 traite des qualités requises pour être candidat aux élections.

L'article 9 contient le serment que doivent prêter les députés.

L'article 11 traite de l'élection et des devoirs de l'Orateur.

L'article 12 indique les circonstances dans lesquelles l'Orateur peut voter dans l'Assemblée législative.

L'article 9 du chapitre 28, du statut de 1897, qui a été révoqué et remplacé par l'article 18 du chapitre 17 de 1894, défend aux membres de l'Assemblée législative d'occuper des positions rétribuées sous la Couronne, faisant une exception en faveur des membres de l'Exécutif, qui ont été élus ajrès avoir été nommés à une semblable position.

L'amendement que je propose a pour but de conférer à l'Assemblée législative le droit de déterminer quelles seront les qualités requises pour être candidat, et d'adopter les règlements nécessaires à la gouverne de ses membres, ce qui est un droit possédé et exercé par ce parlement comme toutes les législatures provinciales. Chaque fois que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, M. Haultain, a discuté l'autonomie

des Territoires, il s'est toujours plaint de l'absence de ce droit. Cette proposition, bien que n'étant pas très importante, aura cependant pour résultat de réduire davantage la différence qui existe entre la position que nous occupons actuellement comme territoires, et la position d'une province de la Confédération.

Lors de la dernière visite de M. Haultain à Ottawa, en février ou mars dernier, je crois pouvoir dire qu'on en est arrivé à une entente, bien que M. Haultain n'ait pas donné son consentement, car il est convaincu que les Territoires devraient être constitués en province sans retard ; mais comme la chose ne pouvait se faire durant la présente session, il a proposé un certain nombre de changements à apporter à la loi qui confère à l'Assemblée législative les pouvoirs dont elle jouit actuellement. Entre autres choses, il a proposé de confier aux autorités locales l'administration des terres, ainsi que plusieurs autres modifications de moindre importance, dont quelques-unes sont contenues dans l'amendement que je viens de soumettre.

N'eût été l'absence prolongée du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) durant la présente session, je crois que tous les changements demandés par M. Haultain auraient été proposés et adoptés cette année, mais comme il était très occupé lui-même et que le ministre de l'Intérieur est d'avis que cette question de l'autonomie provinciale des Territoires ne peut être sagement remise à plus tard que l'année prochaine, il a décidé de ne pas insister pour obtenir ces changements cette année, afin de pouvoir les ramener sur le tapis à la prochaine session et régler la question d'une manière définitive en accordant aux Territoires une autonomie provinciale complète. Comme on avait l'intention de nommer cette année un nouveau juge de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, et d'apporter d'autres amendements nécessaires à l'Acte des Territoires, M. Haultain m'a écrit il y a quelque temps pour me dire que bien qu'il fût impossible de faire cette année le changement projeté concernant les terres de la Couronne, les amendements proposés seraient d'un grand avantage s'ils étaient adoptés.

J'ajouterai que la proposition soumise au ministre de la Justice par M. Haultain avait trait à une demi douzaine d'autres articles, à part ceux que j'ai mentionnés. J'en ai laissé de côté un certain nombre à la demande des fonctionnaires du ministère de la Justice, qui prétendent que tous les articles concernent les questions criminelles qu'il est préférable de laisser sous leur juridiction pour le moment. Je ne discuterai pas cette prétention ici. La session est trop avancée pour soulever des questions de nature à provoquer une discussion: c'est pour cette raison que j'ai laissé de côté une demi douzaine d'articles que le premier ministre Haultain voulait faire ajouter à cet amendement. Les différents articles que j'ai ajoutés au moyen de cet amendement n'ont pas une très grande importance, et je ne crois pas qu'ils puissent donner lieu à aucune discussion. J'espère, au contraire, qu'ils vont recevoir l'appui unanime de la Chambre.

M. CASGRAIN : Il n'y a rien dans tout cela qui se rapporte au bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, le bill pourvoit à la constitution de la cour Suprême, ainsi qu'aux appels portés devant cette cour. L'amendement proposé par l'honorable député (M. Scott) a tout simplement pour but d'accorder à l'Exécutif des Territoires du Nord-Ouest le droit de décider où et quand la cour siègera, de diviser les territoires en districts judiciaires, de définir la juridiction territoriale et autres questions de cette nature. Ils ont aussi voulu obtenir l'administration de la justice criminelle, mais je n'étais pas disposé à aller jusque là, et cette partie de leur demande a été rejetée. Nous sommes responsables de l'administration de la justice criminelle dans ces Territoires, et nous tenons à ce qu'elle reste sous notre juridiction.

M. R. L. BORDEN : Il serait préférable de donner l'avis régulier lorsqu'il s'agit d'amendements de cette nature. Il est bien difficile de s'en rendre compte à première lecture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme il n'est pas juste de prendre l'honorable député par surprise, je n'ai pas d'objection à ce que le comité lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris les remarques de l'honorable député (M. Scott) qui a proposé ces amendements, ils ont pour but d'accorder des pouvoirs plus étendus à la législature des Territoires du Nord-Ouest quant à ce qui concerne les questions civiles.

M. SCOTT : Et quant à ce qui concerne la constitution de l'Assemblée législative.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, dès que j'aurai eu le temps de les étudier, personne ne s'y opposera et je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour favoriser leur adoption.

Le comité rend compte de ses délibérations.

SUBSIDES—AUTONOMIE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une question qui intéresse non seulement la population des Territoires du Nord-Ouest, mais la population de tout le pays. Dès le commencement de la session, j'ai fait remarquer qu'il n'était pas question dans le discours du Trône

d'accorder aux Territoires du Nord-Ouest leur autonomie provinciale, et j'ai alors exprimé l'espoir qu'avant la fin de la présente session—que nous espérions à cette époque voir terminée avant aujourd'hui—le gouvernement soumettrait une loi à cette fin.

Le recensement de 1901 porte la population des Territoires à 158,000 âmes; le rapport du service de l'immigration allègue que 49,149 personnes sont entrées au pays en 1901, et 67,379 en 1902. Le premier ministre nous a dit l'autre soir que les renseignements fournis par le ministère de l'immigration étaient à l'effet que pas moins de 110,000 immigrants étaient arrivés au Canada durant le cours de la présente année. Cela représente un total de 227,528 pour les trois dernières années, et nous pouvons raisonnablement supposer que sur ce nombre au moins 175,000 immigrants sont allés s'établir dans les Territoires du Nord-Ouest. Si ce calcul est juste, comme je le crois, la population actuelle des Territoires du Nord-Ouest est de 330,000. Il est bien évident que le gouvernement n'a pas l'intention de s'occuper durant la présente session d'accorder à la population de ces territoires son autonomie provinciale. Si l'on tient compte de la nombreuse population de la vaste étendue de territoire, et du magnifique pays que nous possédons dans l'ouest, il me semble que le gouvernement canadien devrait s'occuper sans retard d'accorder à cette partie du pays son autonomie provinciale. Le premier ministre a déclaré l'autre jour dans cette Chambre que la population des Territoires du Nord-Ouest jouissait actuellement de tous les pouvoirs accordés aux autres provinces, si ce n'est peut-être le droit de contracter des emprunts. Le chef de la droite s'est exprimé comme suit :

> Quels sont les pouvoirs dont les Territoires sont maintenant privés, et qu'ils obtiendraient s'ils étaient constitués en province. Je crois pouvoir dire, sans vouloir l'affirmer d'une manière positive, que la législature des Territoires jouit de tous les privilèges possédés par une province, à l'exception du droit d'emprunt.

Le premier ministre a considérablemnt amoindri la différence qui existe entre les pouvoirs possédés par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest et les pouvoirs possédés par les législatures respectives des différentes provinces. D'abord, la population du Nord-Ouest ne jouit pas de privilèges aussi étendus que ceux qui sont l'apanage des citoyens des autres provinces, car elle est privée de l'administration de ses terres publiques, qui sont sous la juridiction du parlement fédéral, et dont l'administration se fait en grande partie d'Ottawa. En deuxième lieu, la population des Territoires du Nord-Ouest n'exerce aucune juridiction sur ses minéraux, comme le font les contribuables des autres provinces. En troisième lieu, son gouvernement n'a pas le droit de constituer en corporation les compagnies de chemins de fer et certaines autres compagnies. Ce pouvoir leur a été enlevé au moyen d'une exception contenue dans un amendement apporté au paragraphe 6 de l'article 13 de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, tel qu'amendé par l'article 6 du chapitre 22 de la loi de 1891. Cette exception se lit comme suit :

> L'Assemblée législative aura, sauf les dispositions du présent acte ou de tout autre acte du parlement du Canada en tout temps en vigueur dans les territoires, le pouvoir de faire, pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, des ordonnances sur les matières comprises dans les catégories ci-dessous, savoir :
>
> La constitution en corporation de compagnies pour des objets territoriaux, excepté :
>
> Celles qui ne peuvent être autorisées par les législatures provinciales : les compagnies de chemins de fer, de bateaux à vapeur, de canaux, de transport, de télégraphes et d'irrigation.

Par conséquent, actuellement, l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest n'a pas le droit d'adopter aucune loi concernant ces classes de compagnies. Cette exception les prive encore du droit de constituer des compagnies de chemins de fer, ou d'irrigation, de téléphone ou de télégraphe. Je ne sache pas qu'aucun amendement ait été apporté à cet article, mais s'il y en a eu un, je serais heureux de le connaître.

En outre, les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas le droit de contracter d'emprunts pour des fins nécessaires ; leurs pouvoirs quant à l'administration de la justice ne sont pas les mêmes que ceux des anciennes provinces, et ils sont incapables de modifier leur propre constitution. Dans un discours prononcé en 1900, le premier ministre du Nord-Ouest a établi la différence qui existe entre les pouvoirs possédés par la législature des Territoires et les pouvoirs dont jouissent les législatures des autres provinces dans les termes suivants, que je me permettrai de citer à la Chambre :

> Voici sous quels rapports nos pouvoirs sont limités ; nous n'avons pas le droit de modifier notre constitution, si ce n'est sur certains points concernant notre loi électorale ; nous ne pouvons contracter d'emprunt ; l'administration du domaine public nous est enlevée ; nous n'avons pas le droit d'établir certaines institutions, tel que hôpitaux, asiles, institutions de charité—institutions "eleemosynary" comme on les appelle dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; nous n'avons pas le droit de nous occuper d'entreprises publiques, à part celle qui peuvent être exécutées par certaines compagnies à fonds social ; et nos pouvoirs sont limités jusqu'au point que nous n'avons pas l'administration de la justice criminelle dans les territoires. Cela sera suffisant, je crois, pour me dispenser de faire aucune allusion nécessaire au contenu du paragraphe 8.

Cette question a été suivie avec intérêt dans les Territoires du Nord-Ouest depuis 6 ou 7 ans ; et bien que les documents déposés sur le bureau de la Chambre au cours de la présente session soient quelque peu mélangés, je vais essayer de parcourir aussi brièvement que possible la correspondance et les procédures qui ont eu lieu à ce sujet,

afin d'indiquer à la Chambre de quelle manière cette question a été soumise à l'attention du gouvernement actuel dès 1897, alors qu'on a commencé, en autant que je le sache, à agiter cette question. Mais avant d'aller plus loin, je dois dire, d'abord, que dès 1895, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a exprimé une opinion bien énergique à ce sujet. Parlant de la subvention de $227,000 votée en faveur des Territoires du Nord-Ouest, il disait :

Nous pourrions nous épargner tout cela en permettant à la population des Territoires du Nord-Ouest d'administrer ses propres affaires. Accordez à ces gens un gouvernement autonome, cessez de les conduire comme des enfants, et laissez-leur administrer leurs propres affaires comme de vrais sujets anglais.

Je ne partage pas l'opinion du député de Norfolk, quand il dit que le pays se trouverait à réaliser une économie considérable en leur accordant leur autonomie provinciale ; mais j'approuve entièrement la dernière partie de ses remarques, et je considère qu'il a exprimé là en peu de mots le véritable aspect de la question.

Le 9 décembre 1897, la législature des Territoires adressait au gouvernement fédéral le mémoire suivant, qui se trouve dans le document de la session n° 116, à la page 32 :

Il est résolu que la Chambre est d'avis que les Territoires du Nord-Ouest doivent demeurer dans leur état actuel, pour les fins de l'administration, jusqu'à ce que le moment soit arrivé pour eux d'entrer dans la Confédération à titre de province.

C'est là la première fois que cette question paraît avoir été soulevée dans les Territoires du Nord-Ouest. Mais en 1900 elle fut ramenée plus directement sur le tapis dans un mémoire préparé à cette époque et que l'on retrouve dans le document de la session n° 116, aux pages 2 et 4. Je ne donnerai pas lecture de tout le mémoire qui traite d'autres questions ; mais un paragraphe, que je trouve à la page 3, dans lequel il est fait allusion au mémoire précédent, dit :

Que dans ladite adresse il fut représenté à Sa Majesté, comme raison pour justifier le développement de la Confédération canadienne vers l'ouest, que la prospérité de la population de ces territoires serait considérablement développée par l'établissement dans cette partie du pays d'institution politiques analogues, en autant que les circonstances pourraient le permettre, à celles qui existent dans les différentes provinces formant à cette époque partie de la Confédération.

Un autre paragraphe se lit comme suit :

Que grâce aux pouvoirs ainsi accordés le parlement canadien a établi dans ces territoires des institutions politiques ayant une grande analogie avec celles qui existent dans les différentes provinces du Dominion.

Les deux derniers paragraphes de l'adresse se lisent comme suit :

C'est pourquoi nous prions humblement Votre Excellence de bien vouloir ordonner qu'une enquête complète soit faite sur la situation des territoires, tant au point de vue financier qu'autrement, et que l'on prenne les mesures nécessaires pour assurer sans retard le bien-être de sa population en lui donnant un bon gouvernement, ainsi que tous les devoirs et obligations législatives, lesquels pouvoirs sont maintenant possédés par le parlement du Canada à l'égard de ces territoires.

Et, de plus, qu'il a été stipulé entr'autres choses, dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1871, que le parlement canadien aurait le droit d'établir de temps à autre de nouvelles provinces dans tous territoires formant à cette époque partie du Dominion du Canada, mais non encore constitués en provinces, et qu'il pourrait également, lorsqu'il constituera ces nouvelles provinces, établir des dispositions pour la constitution et l'administration de.....telles provinces, par conséquent nous prions humblement Votre Excellence de bien vouloir ordonner également qu'une enquête soit faite et des comptes établis dans le but de déterminer les conditions auxquelles les territoires ou toutes parties d'iceux pourraient être constitués en provinces, et qu'avant de constituer une telle province, on fournisse l'occasion à la population de ces territoires, par l'entremise de ses représentants dûment autorisés, d'étudier et de discuter ces conditions.

Le tout humblement soumis à Votre Excellence, avec l'espoir qu'elle voudra bien le prendre en sérieuse considération.

Une fois ce mémoire transmis, des correspondances furent échangées. La première lettre à laquelle je ferai allusion est celle qu'adressait M. Haultain, premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, au ministre de l'Intérieur, le 20 janvier 1901. Cette lettre se trouve à la page 1 des documents de la session n° 116a. Je ne donnerai pas lecture de toute la lettre, mais seulement des paragraphes qui se lisent comme suit :

Bien que ce soient des embarras financiers plutôt que des aspirations constitutionnelles qui ont porté le gouvernement et la législature du Nord-Ouest à discuter la question de l'autonomie provinciale, je crois que des raisons valables et en nombre suffisant peuvent être données pour justifier l'établissement immédiat d'institutions provinciales dans l'ouest. Nous possédons une population qui augmente rapidement, et le recensement établira qu'elle est beaucoup plus nombreuse que celle que possédait la Colombie Anglaise il y a dix ans passés, et que la population actuelle de l'Ile du Prince-Edouard ; une population habituée à jouir de pouvoirs administratifs guère moins importants que ceux des autres provinces. Pendant près de 13 ans l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest s'est occupée de créer des institutions locales et d'adopter des lois conformes aux conditions et aux circonstances du pays.

Un peu plus loin, le mémoire, faisant allusion à la constitution anormale des Territoires, s'exprime comme suit :

Les Territoires, grâce à leur population et à leurs développements matériels, ont atteint cette période de leur histoire où il est devenu nécessaire de leur accorder des pouvoirs plus étendus et des revenus plus considérables. Je vous ai déjà indiqué, dans des correspondances antérieures, combien nos pouvoirs, si limités qu'ils soient, le sont encore davantage par suite

de l'exception établie en faveur de sujets comme ceux de la loi concernant les titres aux terres, l'administration de la justice criminelle et celle du domaine public. Il est certainement dans l'intérêt de toutes province ou provinces qui pourront être établies à l'avenir, que cette importante question de l'administration du domaine public soit réglée une fois pour toutes, et cela avant qu'aucune nouvelle aliénation des terres publiques dans les Territoires soit faite par la Couronne.

Le 21 mars 1901, M. Sifton répondit à M. Haultain, et sa lettre se trouve à la page 4 du document de la session n° 116a. Dans cette lettre que je ne citerai pas en entier, M. Sifton s'exprime comme suit :

> Le gouvernement est d'avis qu'il ne serait pas sage pour le moment d'adopter aucune loi tendant à constituer les Territoires du Nord-Ouest en une ou plusieurs provinces. Quelques-unes des raisons qui nous portent à adopter cette manière de voir, se trouvent dans le fait que leur population est encore clairsemée ; que le courant d'immigration qui se dirige vers cette partie du pays ne tardera pas à modifier considérablement les conditions actuelles, et qu'il existe une grande divergence d'opinions sur la question de savoir s'il doit y avoir une province ou plus. Comme c'est là notre opinion, il est inutile pour moi d'entrer dans la discussion des détails du projet de loi que vous m'avez soumis comme contenant votre manière de voir à ce sujet.

Je dirai au sujet de cette divergence d'opinions, à laquelle je crois que le premier ministre a fait allusion au cours de la présente session, que cette raison n'est pas suffisante pour nous justifier de refuser plus longtemps d'accorder aux Territoires du Nord-Ouest leur autonomie provinciale. La population de ces territoires va-t-elle être privée éternellement des privilèges accordés aux habitants des autres provinces canadiennes, simplement parce que l'on n'est pas absolument unanimes sur la question de savoir s'il doit y avoir une, deux ou trois provinces ? Il n'est guère probable que la population des Territoires du Nord-Ouest soit jamais unanime sur une question de cette nature. Ce n'est plus là qu'un détail à régler, une fois que l'on a posé le principe que te temps est arrivé pour la population des Territoires du Nord-Ouest d'obtenir les mêmes droits et le même gouvernement que la population des autres provinces.

M. Haultain répondit à cette lettre du 30 mars 1901. Sa réponse se trouve à la page 2 du document de la session n° 116a. Je n'en citerai qu'une partie. Il commence par mentionner des extraits de la lettre de M. Sifton en date du 21 mars, à laquelle je viens de faire allusion. Comme il se peut que le contenu de quelques-unes des lettres qu'il cite n'ait pas été porté à la connaissance de la Chambre, et qu'il serait trop long de les lire toutes, je me contenterai de donner lecture des citations empruntés à la correspondance antérieure échangée avec M. Sifton. M. Haultain s'exprime comme suit:

> Vous croyez que les conclusions auxquelles vous en arrivez ne nous surprendront pas, je dois vous avouer franchement qu'au contraire la décision prise par le gouvernement nous a non seulement surpris mais profondément désappointés. Dans votre lettre en date du 21 mars 1901, vous dites :

Il rapporte ensuite les paroles de M. Sifton comme suit :

> Je dois dire que je me rends parfaitement compte de la position difficile dans laquelle se trouvent le gouvernement et l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, et je reconnais qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que vous dites dans votre lettre et dans le mémoire au sujet de la nécessité qu'il y a d'apporter un changement dans la situation constitutionelle et financière des Territoires.

Ce langage de M. Sifton est très significatif, car dès le mois de mars 1901 il reconnaissait par là même qu'un changement était devenu nécessaire dans la situation constitutionnelle et financière des Territoires.

Il s'est déjà écoulé deux ans et demi depuis le jour où cette lettre a été écrite, mais nous ne sommes pas plus près de la solution de la question par le gouvernement actuel, que nous ne l'étions à cette époque. M. Haultain continue à citer la lettre de M. Sifton comme suit :

> Je ne veux faire aucune déclaration positive, mais je suis prêt à dire que le temps est arrivé d'étudier sérieusement la question d'organiser les territoires en provinces. Il me semble que le meilleur moyen d'arriver à une solution de la question serait d'avoir une conférence sur le sujet entre les représentants de votre gouvernement et un comité du Conseil privé représentant le gouvernement fédéral.

Or, si le temps était arrivé il y a deux ans et demi, lorsque la population des Territoires n'était pas la moitié de ce qu'elle est aujourd'hui, d'étudier cette question d'une manière sérieuse, comment se fait-il, que maintenant que les Territoires ont une importance beaucoup plus grande en conséquence de l'élan que ce pays a reçu par l'appoint d'une immigration considérable, on nous dise encore que le temps d'agir n'est pas arrivé, et l'on nous fasse encore les mêmes objections que celles que M. Sifton faisait à M. Haultain, dans la correspondance que je tiens entre mes mains.

Dans la même lettre, M. Haultain parle d'une autre lettre de M. Sifton, en date du 5 avril 1901, de laquelle il cite le passage suivant :

> La fin de la session du parlement trouve encore les membres du gouvernement extrêmement occupés, et on ne peut espérer qu'ils donnent aux sujets variés et importants qu'il faudra discuter et régler en rapport avec l'organisation des territoires en provinces ou sur un base provinciale, le temps, la réflexion et le soin nécessaires. Je crois donc devoir vous demander de remettre la discussion de cette question jusque après la prorogation du parlement.

M. Haultain discute ensuite les objections soulevées par M. Sifton et je vais citer un ou deux paragraphes de sa lettre. Un de ces paragraphes se lit comme suit :

Une autre raison est celle-ci : " L'augmentation rapide de la population qui a lieu maintenant va changer beaucoup l'état des choses. Cette augmentation rapide est une des principales raisons pour lesquelles nous demandons à être constitués en provinces, afin que nous soyons plus en mesure de faire face au nouvel état de choses. Plus nous retarderons à faire ce changement, plus les difficultés présentes s'aggraveront.

Il n'y a pas un honorable député dans cette Chambre, je crois, qui n'admettra pas qu'il y a beaucoup de vérité et de force dans ces paroles de M. Haultain, car il n'est pas probable qe la population des Territoires reste au même chiffre pendant les quinze ou vingt ans à venir. Ce pays est en état de faire vivre des millions de personnes ; c'est le meilleur pays qu'il y ait au monde, et je ne vois aucune raison de supposer que le flot de la population ne continuera pas à envahir le Nord-Ouest du Canada pendant les quinze ou vingt ans à venir comme il l'envahit aujourd'hui. Par conséquent, ainsi que le fait observer avec beaucoup de force M. Haultain dans la lettre que je viens de citer, les retards ne feront pas disparaître les difficultés; il y en aura toujours, et le seul moyen que nous avons de rendre justice aux Territoires du Nord-Ouest est de régler ces difficultés maintenant, en leur donnant, après avoir fait une étude de la situation, et satisfait à leurs désirs autant qu'il est raisonnable et possible, la même autonomie provinciale que celle dont jouissent aujourd'hui les provinces de l'est.

M. Haultain continue sa lettre comme suit:

Au sujet des différences d'opinions portant sur la question de savoir si l'on doit créer une ou plusieurs provinces, je dois dire que c'est une difficulté qui existera toujours et que les retards ne résoudront pas.

Je le répète, ces paroles de M. Haultain ont beaucoup de raison et de force et il n'y a pas un membre de cette Chambre qui n'admette, je crois, que sa réponse à M. Sifton est parfaitement juste.

La lettre de M. Haultain continue :

Je dois dire aussi, au nom du gouvernement des Territoires, qu'après qu'on eût demandé de rencontrer un sous-comité du Conseil privé, et d'exposer notre demande non pas seulement verbalement mais par écrit, nous sommes très peu satisfaits d'apprendre que le gouvernement en est venu à la conclusion : " Qu'il ne sera pas nécessaire de discuter tous les détails du bill qui renferme nos opinions". Nous ne nous attendions certainement pas à voir les négociations se terminer de cette façon, vu l'importance des sujets qui ont été discutés et le caractère officiel de ces discussions.

Je ne parlerai pas ici du bill qui a été proposé par M. Haultain et qui renfermait le plan du gouvernement pour les Territoires ; je référerai cependant, à un ou deux passages du memorandum qui accompagne ce bill. Dans ce memorandum que l'on peut trouver à la page 19 du document sessionel portant le numéro 116, M. Haultain, discutant la question du droit des Territoires du Nord-Ouest à administrer ses propres terres, s'exprime comme suit :

De même que l'Angleterre, s'est départie au bénéfice de ses colonies de tous ses droits au domaine public de ces colonies, de même on croit que le Canada devrait abandonner les droits qu'il peut réclamer au domaine public dans la partie des territoires qui sera renfermée dans les provinces qu'on se propose d'établir.

Il est possible que le gouvernement du Canada admette le principe énoncé plus haut en faveur des habitants des Territoires, qui pourront être compris dans les provinces que l'on établira, mais qu'il prétendra que ce ne serait pas conforme à la politique antérieure du Canada de se départir du droit, qu'on a fait connaître partout à l'étranger d'accorder des terres aux colons à un prix nominal. Tel paraît être l'avis adopté en 1884 par le gouvernement d'alors au sujet de représentations semblables faites par la province du Manitoba. Le gouvernement admit la validité de ces réclamations en s'engageant à dédommager la province de la perte de ses terres. Mais je ne crois pas nécessaire, pour le moment, de discuter cette question ; je veux seulement faire remarquer que si le gouvernement du Canada gardait pour lui le droit d'administrer le domaine public des nouvelles provinces et d'en percevoir le revenu, l'arrivée de tout nouveau colon, ou, ce qui équivaut au même, l'ouverture de chaque nouvelle colonie, imposera sur les revenus de la province un fardeau financier hors de proportion avec le revenu que chaque colon apporte à la province, qui ne pourra alors s'en tirer qu'en établissant la taxe directe.

M. Haultain discute ensuite la question de la dépense par tête dans les différentes provinces, et il continue comme suit :

Sans faire d'extravagance et seulement pour pourvoir aux nécessités publiques les plus urgentes, le taux par tête des dépenses dans les Territoires, aurait été, si nous avions eu l'argent à notre disposition, de six à sept piastres. Ce taux élevé comparé aux taux des provinces de l'est est causé entièrement par l'augmentation extraordinaire des dépenses que nécessite l'énergie déployée par le département d'immigration et du ministère de l'Intérieur. Cette énergie, tout en étant louable au point de vue des intérêts du Canada, entraîne cependant le gouvernement des Territoires à de grandes dépenses et je soumets respectueusement que l'exploitation du domaine public de la province qui sera établie entièrement et exclusivement dans les intérêts du Canada, imposera à la province un fardeau trop lourd et qui devrait être à la charge de ceux qui retireront les bénéfices des terres.

Le 22 janvier 1902 le secrétaire particulier de l'honorable premier ministre a accusé réception de plusieurs copies du projet de loi afin que chaque membre du cabinet pût en prendre connaissance. Le 22 mars 1902, M. Sifton a écrit à M. Haultain une lettre que l'on trouve dans le document sessionnel numéro 116a, page 4. J'ai déjà cité cette lettre en substance, de sorte que je n'ai pas besoin d'y revenir. Le document est un télégramme de M. Sifton à M. Haultain, fixant la date d'une réunion des représentants des deux gouvernements, télégramme que nous

trouvons dans les documents sessionnels numéro 116a, page 7. Et le 11 février, dans une lettre que l'on trouve dans le même document, page 7, M. Haultain remet de nouveau devant le ministre de l'Intérieur la question de l'autonomie provinciale. Après avoir fait allusion à la correspondance et rappelé les raisons diverses pour lesquelles les conférences n'ont pas eu lieu, M. Haultain dit : " Je désire soumettre au sous-comité du Conseil notre demande d'autonomie provinciale". Le 19 mars 1903, dans une lettre que l'on trouve dans le même document sessionnel page 13, M. Haultain, qui était venu à Ottawa avec ses collègues dans le but d'assister à une conférence, et qui attendait une réponse, écrivit au ministre de l'Intérieur la lettre suivante :

Club Rideau, Ottawa, le 19 mars 1903.

A l'honorable Clifford Sifton,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Comme je suis resté ici quelques jours après vous avoir vu la dernière fois, vous pouvez m'avoir écrit à Régina, au sujet de l'entrevue récente entre M. Bulyea et moi-même avec le sous-comité du conseil concernant les affaires du Nord-Ouest. Au cas où aucune décision n'aurait été prise ou ne m'aurait pas été communiquée, puis-je vous demander de me faire tenir (adressée à Régina) la réponse finale du gouvernement à notre demande d'érection des Territoires en province, et d'une subvention en argent plus considérable en attendant.

F. W. J. HAULTAIN.

En réponse à cette lettre, M. Sifton envoya le 27 mars dernier le télégramme suivant à M. Haultain à Régina :

Ottawa, le 21 mars 1903.

Honorable F. W. J. Haultain,
Régina, Assa.

Je vous ai écrit un mot au Club Rideau, mais j'ai appris que vous étiez parti. Le gouvernement a discuté aujourd'hui votre demande de subvention et M. Fielding vous fera connaître la décision. Je crois que vous trouverez raisonnable et satisfaisant l'arrangement que nous proposons.

CLIFFORD SIFTON.

La Chambre remarquera que M. Haultain demande dans sa lettre une réponse au sujet de la question de l'autonomie provinciale qui avait été discutée entre les représentants des deux gouvernements. De fait c'était pour étudier cette question que le sous-comité avait été nommé, et en réponse à M. Haultain qui, en date du 19 mars, demande une réponse finale concernant la question d'autonomie provinciale, car c'est elle qui venait en premier lieu, M. Sifton envoie à M. Haultain, à Régina, un télégramme dans lequel il parle d'arrangements financiers importants, mais il ne donne pas un mot de réponse à la demande des Territoires du Nord-Ouest, présentée par le gouvernement de ces Territoires, d'accorder l'autonomie provinciale à ce grand pays de l'ouest. Cela me semble, pour dire le moins, M. l'Orateur, une façon fort étrange de traiter une grande question de ce genre, question qui tout en pouvant paraître de peu d'importance aux yeux du gouvernement, n'en intéresse pas moins cependant près de 350,000 habitants de notre grand pays de l'ouest.

La lettre qui vient ensuite est une lettre de M. Haultain à sir Wilfrid Laurier ; cette lettre n'est pas imprimée dans la correspondance qui a été soumise à cette Chambre, mais je l'ai trouvé dans un document imprimé par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest. Je regrette que les documents déposés sur le bureau de la Chambre soient si incomplets, que les honorables députés qui désirent étudier cette question soient obligés de s'en rapporter aux documents soumis à la législature des Territoires afin de trouver un dossier complet.

N'étant pas satisfait de cette réponse superficielle du ministre de l'Intérieur, M. Haultain écrivit à sir Wilfrid Laurier, le 15 avril 1903, après son retour à Régina. La lettre est trop longue pour que je la cite en entier, mais j'en lirai un ou deux paragraphes :

J'inclus copie d'une lettre adressée à M. Sifton pour l'information du gouvernement, lettre dont j'ai parlé dans mon entrevue avec le sous-comité, et que vous avez sans doute déjà vue. Cette lettre porte exclusivement sur l'autonomie provinciale des Territoires, et je demanderai de nouveau au nom de mes collègues d'accorder à notre demande votre plus sérieuse attention.

Puis, après avoir parlé des arrangements financiers, il termine sa lettre par les mots suivants :

Pour résumer, je désire vous demander de vous occuper le plus tôt possible de nos demandes : d'abord l'autonomie provinciale pour les Territoires ; secondement, un crédit supplémentaire pour l'année courante ; et troisièmement une augmentation considérable de la subvention pour l'exercice 1903-04.

Je n'ai vu nulle part la réponse de mon honorable ami à cette lettre de M. Haultain, à moins qu'elle ne soit dans une lettre en date du 8 juin. La lettre suivante, se rapportant au gouvernement du Nord-Ouest, est dans le document sssionel n° 116a, page 13. C'est un télégramme du ministre des Finances à M. Haultain. Il se lit comme suit :

Ottawa, le 16 avril 1903.

A l'honorable F. W. J. Haultain, Régina.

Le gouvernement inscrira au budget supplémentaire de l'année prochaine la somme de $250,000, pour payer l'excédent de dépenses des Territoires, et il recommandera aussi au parlement une avance de $500,000 sur le compte du capital, à être payée de temps à autre pour la construction d'édifices publics qui devront être approuvés. Le coût des deux ponts au sujet desquels les arrangements spéciaux ont été faits devra être payé à même cette avance. Il sera préférable que la construction des ponts dans les Territoires soit laissée à la charge du gouvernement des Territoires. Veuillez, s'il vous plaît, considérer ce télégramme comme confidentiel pour une journée ou deux jusqu'à ce que je puisse faire régulariser la chose par décret du conseil.

W. S. FIELDING.

Le Chambre observera qu'il n'y a pas dans ce télégramme un seul mot en réponse aux demandes réitérées faites par M. Haultain au premier ministre et au ministre de l'Intérieur d'accorder l'autonomie provinciale aux Territoires du Nord-Ouest. Je puis dire en passant que je n'ai pu trouver dans la correspondance déposés sur le bureau de la Chambre la lettre de M. Haultain au ministre de l'Intérieur dont mention est faite dans la lettre du premier ministre des Territoires en date du 15 avril 1903 au premier ministre du Canada. Il est possible que la confusion qui régnait quand cette correspondance a été déposée sur le bureau de la Chambre m'ait empêché de découvrir cette lettre.

La lettre suivante sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre est celle de M. Haultain au ministre des Finances datée du 20 avril 1903, et que l'on trouve dans le document sessionnel n° 116a, page 14. Je serai obligé d'ennuyer la Chambre avec la lecture de quelques paragraphes de cette lettre, qui est très longue. Après avoir parlé de certaine correspondance, M. Haultain continue comme suit :

Je constate avec beaucoup de satisfaction que le gouvernement a commencé à se rendre compte de la situation des affaires dans les Territoires, en approuvant de la manière la plus pratique possible nos méthodes d'administration et en payant les dépenses que nous avons jugé à propos de faire dans l'intérêt public durant l'année 1902. Il semblerait cependant que vous n'avez pas remarqué qu'en l'inscrivant dans les crédits supplémentaires du prochain exercice financier du Canada, cet argent ne pourra être compté dans le revenu des Territoires qu'après le 1er juillet prochain. Toutes les représentations que nous avons faites par écrit et verbalement disaient que nous avions besoin de ce crédit supplémentaire pour solder les dépenses de l'année courante, et nous voulions avoir l'argent aussitôt que possible. Agir autrement ne peut que nous embarrasser davantage, et je dirai qu'avec la perspective d'un excédent de $13,000,000, dû en grande partie à l'état florissant des Territoires, cela ne fera pas grande différence au Canada s'il nous payait dans le mois de mai au lieu du mois de juillet l'argent qui nous a été promis. J'espère que si vous étudiez de nouveau la question, vous trouverez moyen de recommander au gouvernement que les $250,000 dont vous parlez dans votre télégramme soient votés dans le budget supplémentaire de 1902-03.

Votre télégramme ne dit rien de l'augmentation de notre subside de l'année prochaine, car je suppose que l'avance au compte du capital dont vous parlez n'a aucun rapport avec ce sujet. Dans la discussion des différents côtés de la question des finances territoriales nous avons fait voir combien notre revenu déjà limité et insuffisant était encore restreint par la nécessité de payer à même le revenu courant ces dépenses qui devraient plutôt être imputées sur le compte du capital. Nous avons souvent été obligés de faire des dépenses considérables pour construire des ponts dont le paiement au lieu d'être réparti sur une série d'années a dû être fait dans une seule année et a pris beaucoup de nos revenus, ce qui nous a empêché de faire d'autres travaux également importants.

M. BORDEN (Halifax).

Nous n'avons jamais demandé la création d'un compte du capital, et nous ne voulons pas en créer un non plus, tant que le gouvernement n'aura pas décidé de nous accorder une subvention plus satisfaisante ou un octroi annuel. Nous aurions même préféré, s'il eût été possible, de remettre la discussion de toute cette question jusqu'à ce que les détails de la situation financière dans laquelle seront les Territoires, lorsqu'ils auront été érigés en province, aient été réglés. Tant que le gouvernement fédéral conservera le revenu de nos propriétés, il ne semble que juste qu'il fournisse tous les fonds nécessaires à la bonne administration de nos affaires. De plus nous ne pouvons pas consentir à soumettre nos dépenses à l'approbation d'Ottawa. L'Assemblée législative des Territoires administre depuis un certain nombre d'années les affaires publiques dans les Territoires. Cette administration a reçu l'approbation du peuple des Territoires et mon gouvernement ne peut pas consentir aujourd'hui à la proposition que vous faites dans votre télégramme. Je suis bien du même avis que vous qu'il vaut mieux " que la construction de tous les ponts dans les Territoires soit laissée au gouvernement territorial, mais il faut que cette proposition soit suivie d'une autre, savoir : Que le parlement nous accorde les secours financiers suffisants. Le gouvernement fédéral a construit autrefois deux ponts à Macleod et à Lethbridge, sans s'occuper du gouvernement des Territoires. Il est possible qu'à l'époque où ces ponts ont été construits l'on ne pouvait pas soumettre la question au gouvernement des Territoires, mais il n'en est pas moins vrai que conformément à sa politique générale concernant la construction des travaux publics le gouvernement fédéral a construit les ponts en question et les a refaits. Vu l'état de choses actuel auquel le gouvernement fédéral ne semble pas vouloir apporter remède, nous préférons laisser la question où elle en est.

M. Haultain continue dans sa lettre à traiter beaucoup d'autres questions semblables, et il termine par le paragraphe suivant :

J'espère que la prochaine étude que vous ferez de toute la question, ainsi que vous nous le promettez dans le télégramme de cette date, reconnaîtra d'une façon plus définie l'existence des besoins que nous nous avons déjà exposés. Nous avons proposé en plusieurs occasions dernièrement la seule et la meilleure solution de toutes ces difficultés, et je crois devoir terminer cette lettre en disant que tant que nous ne serons pas constitués en province nous serons obligés d'appeler votre attention avec plus de force et de persistance que jamais sur l'insuffisance des arrangements financiers actuels pour faire face aux besoins du pays.

Cette lettre a été suivie d'une résolution adoptée par l'Assemblé législative des Territoires du Nord-Ouest. Mais avant d'en venir à cette question, je dois dire que le 20 avril 1903 le premier ministre a répondu à la lettre de M. Haultain du 15 avril dans les termes suivants :

Je désire accuser réception de votre lettre du 15 courant et comme M. Fielding vous a déjà envoyé un télégramme sur la question, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de vous donner une autre réponse.

La Chambre voit par cette lettre que non seulement le ministre des Finances passe

absolument sous silence la demande de M. Haultain d'une réponse à la requête des Territoires d'être érigés en provinces, mais que l'honorable premier ministre, en parlant de la réponse du ministre des Finances, observe exactement le même silence. Le 24 avril 1903, l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest adoptait une résolution conçue absolument dans les mêmes termes que la résolution qu'elle avait adoptée en 1900. Je trouve cette résolution dans le document sessionnel n° 116a, pages 20 et 21. Les paragraphes 8, 9, 10 se lisent comme suit :

8. Et attendu qu'en vertu de pouvoirs ainsi conférés le gouvernement du Canada a créé dans ces territoires des institutions politiques ayant une analogie très intime avec celle qui existe dans les différentes provinces du Canada ;

9. Et, attendu qu'en vertu de l'Acte de la Confédération le gouvernement fédéral a conféré à la province qu'il a formée le 15 juillet 1870 les moyens de se donner un gouvernement autonome sur des bases bien définies ;

10. Et, attendu que les Territoires, étant partie intégrante du Canada, et s'étant imposé les devoirs et obligations incidentes aux institutions politiques qui leur ont été données et que le parlement du Canada s'est déclaré prêt à assumer, ont droit à une aide du gouvernement fédéral suffisante pour le maintien de ces institutions et proportionnée aux subsides analogues accordés à d'autres parties du Canada pour des fins semblables.

Un autre paragraphe traite de la question des finances, et les paragraphes 14 et 15, qui terminent la requête, sont dans les mêmes termes que ceux que j'ai déjà lus à cette Chambre dans la résolution de 1900.

Le 2 juin, M. Haultain écrivit à l'honorable premier ministre une autre lettre que l'on trouve dans le document sessionnel n° 116a, page 16. Après avoir mentionné la correspondance qui a été échangée entre eux, M. Haultain continue comme suit :

Pour revenir à votre lettre du 20 avril, je désire vous faire remarquer que le télégramme de M. Fielding ne contient pas un mot de réponse à la partie la plus importante de ma lettre du 16 avril, savoir, notre demande d'autonomie provinciale, et je crois devoir vous exposer très respectueusement que nos représentations sur cette question importante méritent une autre réponse que celle de ce télégramme de M. Fielding où il n'est pas du tout question de la chose.

Depuis le mois de mars de cette année, M. Haultain demandait une réponse définitive au sujet de cette question. Il a écrit plusieurs fois au ministre de l'Intérieur, au ministre des Finances et à l'honorable premier ministre lui-même, et la seule réponse qu'il recevait était un renvoi à un autre ministre, ou un télégramme peu compromettant dans lequel on disait qu'on ferait certains arrangements financiers pour accorder un octroi aux Territoires du Nord-Ouest dans la présente année. Il me semble que les trois ministres dont j'ai lu les lettres auraient pu répondre d'une façon plus formelle au premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, qui représente un pays d'environ 350,000 âmes.

Le 8 juin, sir Wilfrid Laurier a écrit à M. Haultain une lettre qui n'a pas été imprimée du tout, autant que je puis voir, mais dont je me suis procuré une copie écrite au clavigraphe, et je répète de nouveau que je regrette que les documents que l'on a soumis à la Chambre soient si mêlés qu'il faut s'imposer un travail considérable pour trouver la suite de la correspondance. Je crois devoir lire cette lettre en entier car elle est importante.

Conseil privé du Canada,
Ottawa, le 8 juin 1903.

Honorable F. W. J. Haultain, Régina.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant. L'honorable ministre des Finances vous a déjà écrit au sujet du subside qui sera accordé à la législature du Nord-Ouest.

Vous demandez en outre que le parlement fédéral adopte pendant la présente session une loi accordant aux Territoires une organisation provinciale complète. J'ai eu l'honneur de discuter cette question avec les représentants des Territoires au parlement fédéral. Je leur ai demandé s'ils croyaient sage de présenter une loi de ce genre à la présente session. Comme vous le savez, le parlement a devant lui, cette année, un bill de remaniement de la carte électorale qui donnera une représentation beaucoup plus forte aux Territoires dans la Chambre des communes que celle à laquelle ils auraient droit s'ils devenaient une province. De fait ce bill accorde aux Territoires, dans la Chambre des communes, dix députés. Si les territoires formaient une province ils n'auraient droit qu'à six députés. Ce serait une question hérissée de difficultés et de complications que de donner aux Territoires les avantages d'une autonomie provinciale complète, sans les désavantages correspondants.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) Sir W. LAURIER.

Mon très honorable ami s'est décidé enfin à répondre au premier ministre des Territoires et il ne me semble pas que cette réponse soit bien forte. Elle ne donne aucune raison des retards que l'honorable ministre de l'Intérieur a apportés au règlement de cette question pendant les deux dernières sessions. L'honorable premier ministre se borne tout simplement à dire que le bill de remaniement qui sera adopté pendant la présente session accorde dix représentants aux Territoires, qui n'auraient strictement droit, en vertu de leur population, qu'à six députés. Est-ce là réellement une réponse à la demande des habitants des Territoires d'être constitués en provinces? Ce n'est certainement pas une réponse, même si la prétention de l'honorable premier ministre pouvait être soutenue. Mais elle ne peut l'être un seul instant, parce qu'hier encore l'honorable premier ministre admettait qu'il serait juste de calculer que les Territoires ont une population de 300,000, et comme l'unité de la représentation est de moins de 25,000, ils auraient droit s'ils étaient érigés

en province, à douze députés au lieu de dix. Par conséquent, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de force dans la raison donnée par mon honorable ami. Je veux lui faire remarquer, ainsi qu'à la Chambre, que si nous constituons les Territoires du Nord-Ouest en provinces nous ne sommes pas restreints par le recensement de 1901. Le fait que nous accordons dix députés aux Territoires en est une preuve, car si nous étions liés par les chiffres de ce recensement les Territoires n'auraient que six députés ; mais nous avons parfaitement le droit en vertu de la loi de leur en donner douze. Je crois, ainsi que l'a dit l'honorable premier ministre lui-même, que les Territoires du Nord-Ouest ont maintenant une population leur donnant droit à 12 députés au lieu de 10. Conséquemment, si le parlemnt les organisait en provinces, ils ne seraient pas dans la position désavantageuse qu'expose l'honorable premier ministre. Au contraire, si le gouvernement leur rendait justice demain en les érigeant en provinces, le parlement serait obligé, en présence des faits qui sont indéniables, de donner aux Territoires du Nord-Ouest douze représentants dans le parlement fédéral au lieu de dix. M. Haultain a répondu à cette lettre du 15 juin, et comme j'ai lu en entier la lettre de l'honorable premier ministre, je crois devoir lire aussi en entier la lettre de M. Haultain :

Régina, 15 juin 1903.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant concernant la création d'institutions provinciales dans les Territoires, et de vous exprimer le regret de la part du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest que cette question ait encore une fois été mise de côté pour une raison qui me semble tout à fait étrangère au sujet.

Avec tout le respect que je porte à l'opinion que vous exprimez, je ne vois pas que la représentation que le parlement se propose de donner aux Territoires par le bill de remaniement pourrait être modifiée par l'adoption d'une législation concurrente accordant l'autonomie provinciale aux Territoires.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord concernant la représentation ne s'applique pas suivant moi à une province qui pourrait être constituée en même temps que le bill de remaniement, et même si le parlement adoptait à sa présente session une loi créant une province, cette province ne pourrait venir en existence que plusieurs mois plus tard afin de donner le temps au gouvernement des Territoires d'établir le bilan de ses affaires.

De cette façon toute difficulté au sujet de la représentation en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord disparaîtrait. J'espère qu'il me sera permis aussi de vous rappeler que l'on a accordé à la Colombie Anglaise et à la province du Manitoba, à l'époque de leur entrée dans la Confédération, une représentation plus considérable que celle à laquelle ces deux provinces avaient droit en vertu de l'Acte de la Confédération.

Vous dites que vous avez discuté avec les représentants des Territoires dans la Chambre des communes la question de l'organisation de nos Territoires en province, et que vous leur avez demandé s'il serait bon de proposer cette législation cette année. Votre lettre ne dit pas clairement quel a été l'avis de ces bons députés, mais je ne crains pas de dire que si cet avis n'était pas favorable aux réclamations unanimes de la législature des Territoires du Nord-Ouest, qui ont été virtuellement approuvées à l'unanimité aux élections générales de mai 1902, ces députés ne représentaient pas exactement les vues de leurs électeurs. Une plus forte représentation des Territoires dans le parlement fédéral est sans doute une chose importante, mais une question infiniment plus pressante est celle de l'organisation des Territoires en provinces, qui ne devrait pas lui être subordonnée. Les deux questions sont absolument distinctes et indépendantes, et n'ont, ainsi que je crois l'avoir démontré, aucuns rapports entre elles. Dans tous les cas, cependant, l'autonomie provinciale est, à notre avis, de beaucoup plus importante pour les habitants des Territoires qu'une augmentation de nos représentants dans le parlement fédéral, si ce dernier néglige de remplir les devoirs et les obligations dont il s'est chargé au sujet du Nord-Ouest et c'est une des plus fortes raisons à invoquer pour demander l'autonomie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur
(Signé) F. W. G. HAULTAIN.

— J'ai oublié de mentionner que mon très honorable ami, dans sa réponse à M. Haultain, a donné aussi comme raison pour laquelle l'autonomie provinciale ne devrait pas être accordée aux Territoires du Nord-Ouest, le fait que les députés de ces Territoires au parlement fédéral, qui sont tous des amis du gouvernement, étaient opposés à ce que l'on accordât cette autonomie pendant la présente session. Cela peut être une bonne ou mauvaise raison, je ne me prononce pas sur l'opinon que M. Haultain a exprimée à ce sujet, mais je puis dire——

M. OLIVER : Puis-je demander à l'honorable député——

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami voudra-t-il me permettre de finir ma phrase ?

M. OLIVER : Puis-je demander à l'honorable député de lire le passage de la lettre de l'honorable ministre où cela est dit ?

M. R. L. BORDEN : Je le lirai plus tard. Je parle dans le moment de l'interprétation que M. Haultain a donnée à cette lettre, et je ne fais pas d'autres commentaires que celui de dire que s'il faut croire M. Haultain—et il dit pourquoi nous devrions le croire—l'avis de ces honorables députés, s'ils ont réellement exprimé cet avis, ne semble pas être d'accord avec l'avis de la majorité de la population des Territoires du Nord-Ouest. Je ne prétends pas connaître aussi à fond que mes honorables amis qui représentent les Territoires du Nord-Ouest, les questions politiques qui intéressent ces territoires, mais je sais que la législature territoriale du Nord-Ouest a adopté en 1900 une résolution demandant que cette question fût décidée immédiatement. On m'a dit—et si j'ai été mal informé je veux qu'on me reprenne—que M. Haultain a fait ses élections de mai 1902 sur la question de l'autonomie provinciale, et qu'il a fait élire ses candidats

dans presque tous les comtés ; un très petit nombre de ceux qui étaient opposés à cette politique ont été élus. On m'a dit aussi que la législature des Territoires du Nord-Ouest était aujourd'hui virtuellement unanime sur ce point. C'est ce que m'ont dit des gens qui prétendent connaître ce qu'en pensent les membres de la législature. Cependant, je ne suis pas ausi au fait que les honorables députés des Territoires des questions politiques de l'ouest, et si je fais erreur sur ce point je serais heureux qu'on me reprenne. Mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) m'a demandé de relire de nouveau un paragraphe de la lettre de mon honorable ami, et je suis heureux de me rendre à son désir.

Vous demandez en outre que le parlement fédéral adopte pendant la présente session une loi accordant aux Territoires une organisation provinciale complète. J'ai eu l'honneur de discuter cette question avec les représentants des Territoires au parlement fédéral. Je leur ai demandé s'ils croyaient sage de présenter une loi de ce genre à la présente session. Comme vous le savez le parlement a devant lui, cette année, un bill de remaniement de la carte électorale qui donnera une représentation beaucoup plus forte aux territoires dans la Chambre des communes que celle à laquelle ils auraient droit s'ils devenaient une province. De fait ce bill accorde aux territoires dans la Chambre des communes, dix députés. Si les Territoires formaient une province ils n'auraient droit qu'à six. Ce serait une question hérissée de difficultés et de complications que de donner aux Territoires tous les avantages d'une autonomie provinciale complète, sans les désavantages correspondants.

Mon honorable ami (M. Oliver) a parfaitement raison de dire—si c'est là ce qu'il voulait dire—qu'il n'y a rien dans la lettre du premier ministre disant que les représentants des Territoires au parlement fédéral étaient d'avis qu'une législation de ce genre ne devrait pas être présentée cette année, mais la conclusion que M. Haultain a tirée de ce passage est la seule possible. C'est celle-ci : Que le premier ministre, après avoir consulté ces honorables députés, en était venu à la conclusion qu'il ne serait pas à propos de présenter cette législation cette année, et ces honorables députés ont dû avoir été de l'avis exprimé par l'honorable premier ministre dans sa lettre.

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. R. L. BORDEN : Autrement, l'honorable premier ministre n'aurait consulté ces honorables députés que pour la forme ; mais comme nous savons que ces honorables députés ont des opinions très tranchées, et qu'ils peuvent faire accepter par le premier ministre celles auxquelles ils tiennent le plus, il est difficile de croire que le premier ministre n'aurait pas consenti à proposer la création des provinces du Nord-Ouest cette année, s'ils avaient insisté. La seule autre lettre dont je veux parler, est une lettre de M. Bulyea, un des membres du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, à sir Wilfrid Laurier, en date du 16 juin 1903 ; cette lettre est à la page 18 du document sessionnel n° 116a, et se lit comme suit :

Vous excuserez, j'espère, la liberté que je prends, si c'est une liberté que de vous exposer des faits qui, je crois, auront une influence considérable sur le sort du parti libéral des Territoires du Nord-Ouest.

Vous connaissez sans doute la demande du gouvernement des Territoires au sujet de l'augmentation de subsides qui nous est accordée de temps en temps, et les arguments que l'on a apportés en faveur de l'absolue nécessité d'une augmentation substantielle si l'autonomie provinciale ne nous est pas accordée. J'ai été en correspondance assez suivie avec les honorables députés qui représente les Territoires dans le parlement fédéral, et qui ont été assez bons de me tenir au courant des représentations générales qu'ils ont faites à votre gouvernement ; je leur ai répondu que je considérais que si leurs représentations étaient adoptées, cela satisferait en général le public des Territoires, et placerait vos candidats et vos partisans à la prochaine élection dans une situation qui leur permettrait de combattre avec zèle, et je suis heureux de le dire, avec toutes les chances possibles de succès.

Le subside supplémentaire et ce que l'on ajoute au subside principal, bien que n'étant pas tout ce que nous avons demandé, seront cependant d'un grand secours dans les travaux que j'ai à faire comme commissaire des travaux publics. L'avance de capital que l'on nous fait sera aussi très utile pour nous aider à achever les grands édifices permanents que nous sommes en train de construire pour faire face aux besoins de l'immigration croissante dans ce pays. Je regrette de dire, cependant, que non seulement en ma qualité de représentant des Territoires, mais aussi comme citoyen du Nord-Ouest, je désapprouve fortement la proposition de prendre sur ce crédit la forte somme de $84,000 pour construire deux ponts fédéraux, savoir : Les ponts sur les rivières Old Man et Belly, construits par l'ex-gouvernement conservateur.

La lettre donne ensuite certains détails sur ces deux ponts, et se termine comme suit :

J'espère que vous comprendrez la nécessité de faire droit aux demandes raisonnables non seulement du gouvernement des Territoires mais aussi de vos amis qui sont membres de l'assemblée des Territoires et qui appuient unanimement notre gouvernement dans sa prétention que le coût de la construction de ces deux ponts fédéraux doit être à la charge du parlement du Canada.

GEORGE H. V. BULYEA.

Plusieurs membres de la législature des Territoires ont signé une approbation de cette lettre dans les termes suivants :

Les membres soussignés de l'Assemblée législative approuvent entièrement la teneur de la lettre ci-dessus :

George W. Brown.	P. Talbot.
L. Geo. de Veter.	B. Prince.
J. W. Woolf.	R. A. Wallace.
W.J. Finley.	J. A. Simpson.
C. A. Fisher.	A. S. Rosenroll.
A. D. McINtyre.	Thos. Macnutt.
Charles Fisher.	Alex. C. Rutherford.
A. S. Smith.	A. S. Rosenthal.

J'ai tenu à lire ces correspondances au long principalement pour les raisons suivan-

tes : Je voulais montrer d'abord que cette question est beaucoup agitée dans les Territoires du Nord-Ouest depuis 1900 au moins; deuxièmement, qu'elle a fait le sujet d'une corerspondance considérable entre le gouvernement fédéral et le gouvernement des Territoires ; que l'on a nommé un comité du Conseil privé pour étudier cette question et que ce comité a eu des conférences avec les représentants des Territoires ; troisièmement, montrer les raisons pour lesquelles ce gouvernement fédéral a refusé d'accéder aux demandes qui ont été présentées par la législature des Territoires à Son Excellence le Gouverneur général, pour le prier d'accorder l'autonomie provinciale ; et quatrièmement afin de prouver au moyen de la déclaration du premier ministre des Territoires du Nord-Ouest et par la résolution adoptée par la législature de ces Territoires, que les populations de l'ouest sont presque unanimes à demander l'autonomie provinciale.

Comme je viens de parler, sur tout cela, plus longtemps que je ne m'y attendais, je passerai brièvement sur quelques-unes des objections qui ont été faites à l'autonomie provinciale des Territoires. D'abord, il y a l'objection dont il a été question dans les lettres de M. Haultain, que la population des Territoires augmente à un taux plus rapide que celle des anciennes provinces. Je dis, ainsi que je l'ai déjà déclaré plusieurs fois dans cette Chambre et ainsi que M. Haultain le fait observer dans sa correspondance, que si cette raison suffit pour empêcher les Territoires d'obtenir l'autonomie provinciale, ils en devront être privés alors pendant les 10 ou 15 années à venir. Cette raison les empêcherait d'avoir l'autonomie provinciale même s'ils avaient une population d'un million, et trois ou quatre fois, peut-être cinq ou six fois plus forte que celle de quelques-unes des provinces du Canada qui jouissent de l'autonomie provinciale depuis plusieurs années.

Il y a une autre objection. Elle a été faite par mon honorable ami le ministre de l'Intérieur l'année dernière et aussi, je crois, dans le cours de la correspondance. Cette objection est que l'augmentation actuelle de la population du Nord-Ouest rend difficile de faire un arrangement financier permanent. C'est une des difficultés auxquelles il faut s'attendre si l'on veut donner aux Territoires du Nord-Ouest des institutions provinciales. Il est impossible de croire que la population de ces Territoires n'augmentera pas à un taux énorme pendant les prochains 10, 15 ou 20 ans ; et si ce fait offre une difficulté insurmontable dans l'arrangement financier permanent qu'il faudra faire, il nous faudra alors tenir les habitants du Nord-Ouest comme en tutelle pendant bien longtemps encore. Je ne crois pas que la difficulté soit insurmontable. Si le gouvernement en arrive à la conclusion que les Territoires ont droit à l'autonomie provinciale ainsi qu'ils la demandent, pourquoi le gouvernement fédéral ne nomme-t-il pas immédiatement un

commissaire pour s'entendre avec le gouvernement des Territoires. Et comment peut-on dire qu'il est impossible de trouver une base qui sera juste et équitable pour le Canada, tout en donnant aux Territoires du Nord-Ouest une subvention financière proportionnée tous les ans aux besoins que fera naître l'augmentation de la population ? Je sais parfaitement que la question est entourée de difficultés ; mais toutes les questions de ce genre le sont. La fondation de la Confédération a été entourée de difficultés dix fois plus grandes que celles que l'on considère aujourd'hui si formidables, mais elles ont été surmontées et nous avons aujourd'hui un grand pays, grâce au courage et à la sagesse des hommes qui n'ont pas eu peur de ces difficultés. Il me semble que tout ce qu'il faut aujourd'hui pour régler cette question des Territoires, c'est d'y mettre un peu de courage et de travail, et l'on réussira à trouver les moyens de rendre justice aux Territoires sans créer d'injustice au reste du pays. Le deuxième empêchement que l'on a signalé a été celui dont mon très honorable ami a parlé ces jours derniers, et s'il m'est permis de faire allusion au sujet des pouvoirs que possèdent les Territoires aujourd'hui et de ceux qu'ils possèderaient s'ils étaient organisés en province, j'en citerai ce qui suit :

> Ils sont aussi libres qu'aucune province de la Confédération, mais n'ont pas le pouvoir d'emprunter de l'argent, et il est peut-être aussi bien que ce pouvoir ne soit pas accordé trop vite à un jeune pays comme celui-là.

Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur s'est servi d'un langage à peu près semblable, page 3110 des débats :

> Si les habitants des Territoires avaient le pouvoir d'hypothéquer leurs terres, pouvoir qu'ils posséderaient s'ils obtenaient l'autonomie provinciale, peut-être les hypotréquerait-ils pour des fins inutiles et très peu sages. Lorsque je dis ceci je ne veux pas que l'on m'accuse de dire que la population des Territoires du Nord-Ouest n'est pas aussi capable de se gouverner que la population des autres parties du pays.

Je ne partage pas les appréhensions de mon très honorable ami et du ministre de l'Intérieur à ce sujet. D'abord, bien que je ne connaisse pas autant la population des Territoires que les honorables députés qui la représentent dans ce parlement, j'ai eu, cependant, l'occasion d'en connaître une bonne partie lors de mon passage dans ce pays l'année dernière ; et je suis prêt à dire que je crois cette population aussi en état d'administrer avec sagesse le domaine public qui lui sera confié que la population d'aucune autre partie du Canada, parce qu'à chaque assemblée où j'ai eu l'honneur d'adresser la parole, j'ai constaté que cette population était fortement pénétrée de l'idée que le domaine public devait être conservé pour des fins publiques et non pas livré à des corporations et à des lanceurs d'affaires. Cette idée m'a paru être beaucoup répandue dans les Territoires et y avoir de fortes racines, ce qui

est en contradiction absolue avec la probabilité que les Territoires, si on leur accordait le pouvoir d'emprunter, en useraient d'une façon dommageable aux intérêts du Canada. Quels sont ceux qui habitent aujourd'hui le Nord-Ouest ? Jusqu'à cette année, n'étaient-ils pas des enfants des anciennes provinces du Canada, des gens ayant le même caractère, la même éducation politique, et accoutumés aux mêmes institutions représentatives que nous ? Et pourquoi M. John Smith, habitant les provinces de l'est du Canada, aurait-il le droit d'emprunter de l'argent pour des fins publiques, tandis que s'il s'en va habiter les Territoires il n'aurait plus les mêmes droits ? Je ne comprends pas cela et je ne crois pas qu'aucun citoyen de ce pays qui va habiter le Nord-Ouest se laissera tellement influencer par le fait qu'il y a un grand domaine public dans ce pays, qu'il cherchera à emprunter de l'argent ou à aliéner ce domaine pour des fins inutiles et imprudentes.

Mais un autre élément se porte maintenant dans ce pays ; cet élément vient du grand pays au sud de la ligne 45e. Devons-nous avoir des craintes au sujet de l'attitude que prendront ces nouveaux venus sur une question de ce genre ? Ce sont des gens qui sont accoutumés à des institutions représentatives presque semblables à celles dont nous jouissons au Canada. Pour la plupart ils portent beaucoup d'intérêt aux affaires publiques, et je crois que tous veilleront, autant que n'importe quel citoyen venant de l'est et de l'ouest du Canada, à ce que les affaires publiques soient bien conduites. J'ai été particulièrement frappé de l'intérêt que ces gens portaient aux affaires du pays. Avant d'émigrer au Canada bon nombre d'entre eux avaient pris la peine de s'informer des lois du pays concernant les écoles, et ils ont donné d'autres preuves que l'administration des affaires publiques peut leur être confiée avec autant de sûreté qu'à nos propres gens de l'est, qui, avec leurs descendants, sont dans ce pays. Pour ces raisons je crois que l'empêchement qu'on a allégué n'en est pas un. Mais où tirerons-nous la ligne de démarcation ? Si vous ne voulez pas conférer à trois cent cinquante mille âmes dans le Nord-Ouest le pouvoir d'emprunter de l'argent, pourquoi accorderiez-vous ce pouvoir à un demi million ou à un million ? Quel chiffre considérez-vous donner un degré suffisant de sûreté ? Je ne vois pas qu'il y ait plus de raison d'accorder ce pouvoir à un demi million ou à un million qu'à trois cent cenquante mille. Il est tout probable que la population des Territoires du Nord-Ouest aura atteint un demi million avant qu'ils puissent jouir de l'autonomie provinciale même, si on la leur accordait immédiatement, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'agirait pas pendant la présente session. Quelle objection peut-il y avoir à accorder à la population des Territoires du Nord-Ouest le pouvoir d'accorder des chartes à des compagnies de chemins de fer, de télégraphe et de téléphone, ou de navigation ? La population voisine du Manitoba possède ce pouvoir, et en quoi est-elle plus capable de dire si elle doit accorder une charte que celle des Territoires, dont elle n'est séparée que par une ligne imaginaire ? Je ne vois donc pas pourquoi la population des Territoires n'obtiendrait pas les mêmes pouvoirs que ceux que possède déjà la population de l'est du Canada.

Les Territoires prétendent, et je crois avec raison, que lorsqu'on leur accordera l'autonomie provinciale, on devra leur accorder en même tmeps le droit d'administrer leurs terres et leurs minéraux. On a soulevé des objections à cette prétention, et j'en veux discuter une. Le premier ministre des Territoires a touché à cette question dans le discours dont j'ai déjà parlé, et avant que je termine mes remarques, je citerai quelques-unes de ses paroles. Je crois que l'on s'appuie surtout, pour refuser au gouvernement des Territoires le droit d'administrer ses propres terres, sur la théorie que ces terres appartiennent au Canada tout entier et non pas aux Territoires du Nord-Ouest en particulier ; et que, conséquemment, ces terres devraient être réservées aux habitants du Canada, y compris les provinces de l'est, et ne devraient pas être administrées par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. J'ai déjà discuté la question de savoir s'il serait sage ou non de conférer ce pouvoir à la population du Nord-Ouest, et je ne veux pas revenir là-dessus ; mais je dis que les arguments dont quelques-uns se servent aujourd'hui au sujet des terres du Nord-Ouest sont les mêmes que ceux dont se servaient il y a 40 ou 50 ans les hommes d'Etat en Angleterre au sujet des colonies du Canada et autres. J'ai eu occasion d'étudier cette question il y a deux ou trois ans et je l'ai traitée assez longuement dans un discours que j'ai prononcé dans la ville de Lindsay, dans la province d'Ontario. J'ai dit alors que je croyais que si la politique de certains hommes d'Etat d'Angleterre, qui voulaient faire administrer les terres du Canada et les colonies par Downing street, au lieu de les laisser administrer par les colonies elles-mêmes, avait prévalu, il en serait résulté des mécontentements qui auraient pu amener le Canada ou quelques autres colonies à se séparer de la mère patrie, et je ne vois pas pourquoi les idées qui l'ont emporté alors et ont fait donner au Canada le contrôle de ses terres publiques, n'ont pas la même force aujourd'hui à l'égard des Territoires du Nord-Ouest. Je trouve dans le discours de M. Haultain les arguments dont se servaient les hommes d'Etat anglais à cette époque. J'en veux citer un ou deux afin de montrer à la Chambre qu'ils sont exactement semblables aux arguments de ceux qui prétendent que le Canada doit conserver la possession des terres publiques dans le Nord-Ouest. Lord Durham, dans son rapport, dit :

> Le pays qui a fondé et maintenu ces colonies à prix de sang et d'argent a raison d'espérer

en retirer une compensation en faisant bénéficier sa population surabondante des ressources inexploitées de ces pays. C'est un patrimoine qui appartient de droit au peuple anglais, le très riche apanage que Dieu et la nature ont réservé dans le nouveau monde à ceux dont la part est insuffisante dans l'ancien.....Des institutions sages et libres assureront ces grands avantages aux sujets de Sa Majesté, et des liens formés par le sang et des avantages mutuels pourront continuer à unir à l'empire anglais les vastes territoires de ces provinces du nord de l'Amérique, et les nombreuses et prospères populations qui les rempliront certainement un jour.

Plus tard, lord Grey tint le langage suivant :

Les terres non réclamées des vastes domaines coloniaux de l'empire britannique relèvent de la Couronne, qui en est la dépositaire au nom de tous les citoyens de cet empire et qui ne représente pas uniquement les habitants d'une province en particulier, bornée par des limites géographiques arbitraires, dans laquelle ces terres vagues sont situées. Autrement, il s'ensuivrait que les autres habitants de ces immenses provinces (possédant le gouvernement représentatif auquel les colonies anglaises ont comme un droit inné) pourraient sans conteste administrer toutes les terres et les revenus des terres de la large zone de pays non encore exploré, portant le nom de province, dont ils occuperaient une extrémité, sans avoir égard à la nation qui aurait fondé cet établissement, probablement à grands frais, pour y créer un domaine pour ses émigrés et un marché pour ses industriels.

M. Haultain s'est aussi appuyé sur un traité d'une grande valeur qui se trouve sur les rayons de la bibliothèque du parlement ; j'ai nommé l'ouvrage de M. Egerton. Il en cita l'extrait suivant :

Toutefois, ce fut lorsqu'il devint nécessaire de faire l'application de ses belles doctrines que les difficultés réelles surgirent. Dans le cas du Canada, les obstacles furent insurmontables.

Et, plus loin, M. Egerton, ajoute :

Nous avons vu que tous les hommes d'Etat anglais avaient au début l'intention bien arrêtée d'administrer les terres publiques relevant de la mère patrie, mais les obtacles qu'ils rencontrèrent dans leurs tentatives furent infranchissables.

Dans son discours, M. Haultain commenta la politique que la mère patrie adopta quelques années plus tard et, notamment, la constitution qu'ille accorda, en 1890, à sa colonie de l'Australie-Occidentale. Dans ces derniers temps, lorsqu'elle a doté une colonie du gouvernement représentatif, l'Angleterre lui a laissé la libre disposition de son domaine, sans chercher à diriger de Londres l'administration des terres publiques. Cette ligne de conduite fut suivie par les auteurs de la loi constitutionnelle de 1867. Ils accordèrent aux provinces la haute main sur le domaine public presque sous tous les rapports. La province de la Nouvelle-Ecosse a la libre disposition de ses terres publiques, de ses mines et de ses minéraux. Québec, Ontario, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard sont dans le même cas. Au Manitoba, je crois, le Dominion a l'administration du domaine public, mais cette province a été indemnisée lorsque l'autonomie lui fut accordée et, depuis lors—bien que mon honorable ami soit mieux renseigné que moi sur ce sujet—il me semble qu'elle a la gestion des terres marécageuses et que les recettes qu'elle en retirent lui appartiennent. C'est cela, n'est-ce pas?

M. McCREARY : Oui.

M. R. L. BORDEN : A-t-on plus raison d'exiger qu'un habitant des Territoires du Nord-Ouest s'adresse au gouvernement fédéral lorsqu'il désire se faire concéder une terre que d'obliger un citoyen de la Nouvelle-Ecosse de se rendre à Ottawa pour obtenir une concession minière? A-t-on des motifs de ne pas laisser au gouvernement provincial le soin de régler ces questions? L'autonomie accordée à Ontario, à Québec ou aux provinces maritimes a-t-elle mis en péril ou lésé les intérêts du public dans ces provinces? Il n'y a pas que dans les Territoires du Nord-Ouest que se rencontrent de vastes étendues de terres inoccupées qui pourront à l'avenir donner asile à une nombreuse population.

Une personne occupant un poste élevé dans l'administration des affaires de la province de Québec m'apprend qu'il y a dans cette immense province 75,000,000 d'acres des terres les plus fertiles de l'univers qui, un jour, offriront une demeure et des moyens d'existence à une multitude d'habitants. La province de Québec administre ce domaine. Les émigrés des pays étrangers attirés vers nos bords par le gouvernement fédéral viendront s'établir sur ces terres. Tandis que celles-ci sont régies exclusivement par la province de Québec en vertu des pouvoirs qui découlent de son autonomie, les terres publiques des Territoires du Nord-Ouest sont administrées par le gouvernement central par l'intermédiaire du ministère de l'Intérieur.

Dans ces derniers temps, nous avons entendu faire de grands éloges du Nouvel-Ontario. Personne ne doute que cette province ne renferme une admirable contrée qui, tôt ou tard, sera envahie par une population recommandable et que les émigrés des pays étrangers viendront s'y établir. Ce domaine est administré par la population d'Ontario représentée par le gouvernement de la province, tandis qu'au contraire le domaine public des Territoires du Nord-Ouest relève du gouvernement d'Ontario qui le gère par l'intermédiaire du ministère de l'Intérieur.

M. SCOTT : Le Manitoba est dans le même cas.

M. R. L. BORDEN : Je crois l'avoir dit, mais j'ai fait observer, après M. Haultain, que la population du Manitoba a été indemnisée pour la perte de ces terres lorsque cette province a été créée. De plus, une partie au moins du domaine public a été confiée à l'administration de la province. En ce qui a trait au Manitoba, je ne vois rien qui mo-

tive la juridiction exercée par le parlement fédéral sur les terres non réclamées et qui devraient appartenir à la province. J'avoue qu'il y a lieu d'appliquer à celle-ci le principe dont je demande l'application aux Territoires du Nord-Ouest. En pareille matière il ne faut pas reculer devant les conséquences logiques d'une théorie. Puisque les habitants d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes sont en état d'administrer sagement le domaine public par l'entremise du gouvernement de leur province, je soutiens que la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, représentée par le gouvernement provincial ou territorial, est également habile à administrer les terres publiques situées dans leurs limites et qu'elle est mieux en mesure que le gouvernement central de s'acquitter de ce soin.

M. Haultain a fait allusion à certaines objections qu'on pourrait soulever relativement à l'immigration. Il voulait parler, je le suppose, des inscriptions de homesteads et d'autres matières similaires. Le gouvernement fédéral et les autorités des territoires devront en venir à un arrangement en ce qui concerne ces questions. Je crois qu'on pourrait obtenir des habitants des Territoires du Nord-Ouest, au nom de la population entière du Dominion des garanties suffisantes que l'immigration ne serait pas entravée par les mesures prises par le gouvernement territorial relativement au domaine public. La population des territoires est plus intéressée que n'importe qui à la colonisation et à l'occupation du pays et aux progrès qu'entraînerait un vif courant d'immigration. M. Haultain a laissé entendre que ce problème ne présentait pas de difficultés insurmontables et qu'il était susceptible d'une solution acceptable pour la population tout entière et satisfaisante pour les habitants des Territoires du Nord-Ouest.

Je crois avoir réfuté, brièvement il est vrai, les principales objections invoquées dans les communications et les discours du premier ministre et du ministre de l'Intérieur. Je dirai, en terminant, que la population des Territoires du Nord-Ouest, est virtuellement unanime à demander l'autonomie, que leur gouvernement la réclame avec instance et que, le gouvernement fédéral ayant mûri cette question pendant deux ans et demi au moins, il ne semble pas y avoir de raison plausible de ne pas s'occuper sans tarder de procurer aux intéressés le bienfait d'un gouvernement autonome auquel ils peuvent légitimement prétendre, à mon avis. Cette démarche ne peut ni nuire au pays ni constituer un danger pour sa population. D'un autre côté, elle tendrait à faire disparaître parmi les habitants des territoires les froissements et les mécontentements qui se perpétueront, si nous leur refusons la plénitude des droits dont jouit la population des provinces de l'est et que nos compatriotes de l'ouest peuvent, à mon sens, exercer aussi sagement que les citoyens d'aucune province canadienne. Je propose donc :

Que tous les mots après "Que" soit retranchés et remplacés par les suivants :

Par d'humbles adresses de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest du Canada à Son Excellence le Gouverneur général, en l'année 1900 et de nouveau en l'année 1903, ladite assemblée législative a humblement représenté et demandé (entre autres choses) à Son Excellence, ce qui suit :—

"14. En conséquence, qu'il soit résolu que cette Chambre adopte une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général, le priant de vouloir bien faire faire l'enquête la plus minutieuse sur la situation financière et autres des territoires, et qu'il fasse prendre les mesures voulues pour qu'il soit pourvu à leur bien-être actuel et immédiat et au bon gouvernement de ces territoires, ainsi qu'à l'accomplissement fidèle des devoirs et obligations que le gouvernement a assumés au point de vue de l'administration et de la législation de ces territoires.

"15. Et qu'il soit de plus résolu que, attendu que par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1871, il a été décrété entre autres choses que le parlement du Canada pourra de temps en temps créer de nouvelles provinces dans les territoires faisant alors partie de la Confédération du Canada, mais n'étant pas compris dans aucune des provinces d'icelle, et pourra au moment de telle création pourvoir à la constitution et à l'administration de telle . . . . province, Son Excellence soit également priée d'ordonner qu'il soit fait enquête et tenu compte, dans le but d'arriver à la détermination des conditions dans lesquelles les territoires ou partie de ces territoires seront constitués en province, et que, avant que telle province ne soit établie, on donne l'occasion à la population des territoires, par l'entremise de ses représentants attitrés, de dicter et de prendre en considération ces termes et ces conditions."

Qu'en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et ses amendements, le peuple des diverses provinces du Canada jouit de pouvoirs autonomes considérables conférés à l'exécutif et à la législature de chaque province et exercés par eux.

Que le temps est arrivé d'accorder les mêmes pouvoirs au peuple des Territoires du Nord-Ouest du Canada, et à cette fin les dites représentations et requêtes contenues dans lesdites humbles adresses devraient être prises en considération immédiate et des mesures dans ce sens devraient être prises sans délai.

Je sais qu'il y aura plusieurs questions d'importance secondaire à régler quand ce sujet sera mis à l'étude. Une conférence entre les représentants du gouvernement fédéral et les délégués de la population des Territoires du Nord-Ouest devra trouver la solution de ces problèmes. Présentement, voici la proposition que je soumets à l'approbation de la Chambre et du pays : Que le temps est arrivé d'accorder à la population des Territoires du Nord-Ouest, la même mesure d'autonomie dont jouissent les habitants des vieilles provinces du Canada ; et que le gouvernement fédéral, acquiesçant à la demande répétée de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, devrait faire sans tarder les démarches nécessaires à cette fin. Non seulement ce serait agir

sagement, mais ce serait rendre justice, selon moi.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Il y a assurément lieu de féliciter les Territoires du Nord-Ouest de l'intérêt que leur témoignent en cette occurrence le leader de la gauche et ses partisans. La population de l'ouest apprendra sans doute avec joie quelle sollicitude lui porte le chef de l'opposition et quel plaidoyer il a prononcé en sa faveur. A titre de représentant des Territoires dans cette enceinte, je déclare à la Chambre que c'est avec plaisir et une satisfaction intenses que j'ai entendu la déclaration de principes qu'il a faite ce soir. J'espère que les députés qui l'entourrent nous portent un intérêt non moins vif que celui dont il a fait preuve à notre égard.

Il me semble, toutefois, et il semblera à la population des Territoires que l'attitude des membres de la gauche aurait produit des résultats plus appréciables et plus satisfaisants si leur chef s'était ouvert plus tôt à la députation. Cette question n'est pas nouvelle, ainsi qu'il nous l'a laissé entendre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permet-il de faire une déclaration à ce sujet ? Le débat sur le bill concernant le chemin de fer transcontinental était clos avant que les documents dont j'ai parlé ce soir fussent imprimés, et depuis lors, j'ai fait des tentatives répétées pour obtenir le dépôt de cette correspondance. Nous avons maintenant ces papiers, mais ils sont pêle-mêle. J'affirme à mon honorable ami que si je ne me suis pas prononcé plus tôt, c'est uniquement pour cette raison-là. L'honorable député, j'en suis sûr, sera assez juste envers moi pour se rappeler que j'ai signalé cette question à l'attention du gouvernement dans les premiers jours de la session quand j'ai pris la parole sur l'adresse en réponse au discours du trône.

M. OLIVER : Loin de moi l'idée de commettre une injustice envers le chef de la gauche dans les circonstances, et je n'entendais pas lui adresser un reproche. J'allais dire que cette question est encore plus ancienne qu'il ne l'a laissé entendre dans ses observations préliminaires. Elle n'a pas pris naissance en 1896, en 1897 ou en 1900. Ayant fait partie de l'Assemblée législative du Nord-Ouest, je suis probablement mieux renseigné sous ce rapport que l'honorable député auquel je puis donner l'assurance que l'origine de cette question remonte beaucoup plus loin, que ce problème s'impose depuis plusieurs années à l'attention des habitants des Territoires et que la situation n'a pas sensiblement changé pendant tout ce temps-là. La population demandait que les Territoires fussent mis sur un meilleur pied, qu'on leur accordât ou qu'on leur refusât l'autonomie provinciale. Pour elle, c'était une question matérielle plutôt que spéculative. En 1896, en 1897 et en 1900, il s'agissait de trouver quel était le meilleur mode d'administrer les Territoires, de savoir comment faire face aux obligations du gouvernement et appeler l'attention bienveillante du parlement fédéral sur les besoins de cette partie du pays.

L'insuffisance des ressources financières des Territoires est aujourd'hui ce qu'elle a toujours été, à cette exception près qu'elle est maintenant plus accentuée qu'autrefois. Mon honorable ami qui a déclaré n'avoir pas en sa possession la correspondance qui a été déposée sur le bureau et qu'il a commentée si longuement, doit savoir, puisqu'il fait partie de la Chambre depuis 1896, que le gouvernement territorial et les autorités fédérales n'ont jamais pu tomber d'accord sur le chiffre de la subvention que ces dernières devaient accorder au premier. Si, depuis 1896, il eut constamment déployé autant de zèle qu'il en a affiché ce soir, la population des Territoires aurait dans l'intervalle et cette année même, retiré des avantages réels. Personne n'ignore que l'opposition influence beaucoup la direction imprimée aux affaires par le gouvernement qui, lorsqu'il s'est agi de temps à autre de faire droit aux revendications des Terirtoires, a dû prévoir les critiques auxquelles l'opposition pourrait se livrer. Les représentants des Territoires favorables à l'administration ont eu d'année en année à s'acquitter de la tâche ingrate de signaler à la Chambre et au pays l'insuffisance des ressources financières de cette partie du pays. Je ne me rappelle pas que jusqu'ici le leader de la gauche ou ses partisans leur aient prêté leur concours.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon honorable ami se trompe à cet égard.

M. OLIVER : Je veux bien qu'on me reprenne, mais je ne me rappelle pas dans la moment aucune démarche de leur part. Je dois dire que j'ai chaque année porté un vif intérêt à cette question et, sans vouloir contredire l'assertion de l'honorable député, il ne me souvient pas, je le répète, qu'on nous ait prêté main-forte. Je déclare que si les membres de l'opposition avaient au commencement de la session fait preuve de la sollicitude qu'ils ont montrée plus tard et ce soir encore, les Territoires auraient probablement reçu d'importants secours financiers qui leur auraient permis de faire face plus avantageusement à leurs obligations. Ce que je désire faire comprendre, c'est que les Territoires ont besoin d'argent et non de belles paroles. C'est sur ce terrain que la discussion doit se faire et le moins nous nous en écarterons le mieux ce sera pour nous.

Sans vouloir semer la discorde, je saisirai l'occasion de faire ressortir qu'une proposition qui consiste à dire à la population des Territoires du Nord-Ouest qu'elle a été injustement traitée dans le partage des deniers et sous d'autres rapports et que le premier ministre des Territoires a été insultée par le gouvernement du jour, mais qui ne suggère ni de près ni de loin aucun moyen efficace de venir en aide à cette population maintenant ou plus tard, n'a guère

de chance d'être favorablement accueillie par les intéressés. Si on avait eu l'intention d'être utile aux habitants du Nord-Ouest, si le discours que nous avons entendu eût renfermé des recommandations de nature à améliorer la situation financière des Territoires, nous aurions pu apprécier cette démarche, mais quand cette démarche est différée jusqu'aux derniers jours d'une session qui dure déjà depuis plus de sept mois——

Une VOIX: Comment savez-vous que nous sommes aux derniers jours de la session ?

M. OLIVER : Nous l'espérons du moins. Lorsque aucune démarche n'a été faite avant les derniers jours d'une session qui dure déjà depuis plus de sept mois et lorsqu'on n'offre aucun moyen pratique de résoudre le problème, il n'y a qu'une conclusion à tirer, à savoir que le discours de l'honorable gentleman est destiné à aller grossir les tonnes d'imprimés affranchis et amoncelés dans ces murs et au dehors, en attendant qu'ils soient répandus dans toute l'étendue des Territoires. On a beau parler, c'est l'argent qui compte.

La confiance que le chef de l'opposition repose dans l'intelligence et la probité de la population des Territoires du Nord-Ouest nous comble de satisfaction. A mon avis, elle n'avait pas besoin de témoignage ; toutefois, il nous est agréable d'en recevoir un d'une voix aussi autorisée. Nous croyons que tous ses compliments sont mérités, bien que la modestie qui caractérise la population des Territoires du Nord-Ouest et ses représentants les empêche de croire qu'ils y ont plus de titres que d'autres.

L'honorable gentleman consentirait à nous laisser la libre disposition des terres publiques et du revenu des Territoires, à nous permettre de nous endetter pour subvenir à nos besoins. Je me demande, a-t-il dit, pourquoi la population des Territoires ne serait pas aussi capable que les autres citoyens du Canada de gérer le domaine public et d'opérer des emprunts pour les fins de l'administration. Mais, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. La question est de savoir quelle subvention elle recevra quand elle sera dotée de l'autonomie provinciale afin de n'être pas obligée de vendre le domaine pupublic ni de s'endetter. L'honorable député a fait preuve d'une grande libéralité à notre égard en nous permettant de disposer comme nous l'entendrons de ce qui nous appartient ! Nous voulons savoir quelle sera notre part dans la répartition des deniers publics. Il veut laisser à une commission ou à des arbitres le soin de régler cette question. Ce n'est pas ce que demande le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest. Il a fait certaines propositions financières, disant : Accordez-nous ces demandes comme point de départ de notre organisation provinciale. Pourtant, le chef de l'opposition ne dit pas qu'il acquiesce à ces propositions. Il dit : Ce sera à un comité ou à une commission d'en juger. A titre de représentant des Territoires du Nord-Ouest et croyant que la proposition du premier ministre aurait de bons résultats, si elle était favorablement accueillie, je voudrais savoir dans quelle mesure le chef de la gauche et ses partisans dans cette Chambre se rendront aux demandes du premier ministre. Celles-ci sont précises. Elles ne sont pas entourées de mystère. Tout dépend de l'accueil quelles recevront. L'autonomie provinciale n'est qu'un nom, le chiffre de la subvention que la province nouvelle recevra est un fait important. Nous voulons qu'il soit fixé, au moins approximativement avant de nous former en province.

M. CLANCY : Par qui?

M. OLIVER : Par le gouvernement fédéral et nous voulons savoir de nos amis de la gauche qui nous offre leur concours quelle est la nature de l'aide qu'ils veulent nous donner. Nous désirons connaître ce que vaut leur sympathie, en espèces sonnantes et non en vaines paroles.

M. POPE : Vous êtes ingénieux, mais vous manquez d'habileté.

M. OLIVER : Je pourrais vous faire le même compliment. La population des Tertoires n'a aucun avantage à retirer de l'autorisation qui lui serait donnée de vendre les terres du domaine public. Si elle les vend, elle entrave la colonisation ; en ne les vendant pas, elle ne retire aucun revenu, et il vaudrait autant que ces terres relèvent du gouvernement fédéral que des autorités territoriales. Il est étrange qu'on cherche à retirer des avantages politiques en offrant de permettre à la population des territoires d'administrer ses terres publiques, quand une grande partie de celles-ci sont soustraites au contrôle de l'un ou l'autre gouvernement et quand les autres ne se vendent pas et ne rapportent aucune recette au gouvernement qui les administre.

L'offre, telle qu'elle nous a été faite, se résume à ceci : Nous vous accorderons l'autonomie provinciale ; nous vous remettrons les terres qui ne se vendent pas présentement et que l'intérêt public nous défend de vendre ; nous vous permettrons de vous endetter à votre guise ; mais nous ne vous dirons pas quelle subvention nous vous accorderons pour administrer vos affaires ; nous ne toucherons pas à ce sujet. Il me semble souverainement injuste de chercher à créer du mécontentement parmi la population des Territoires du Nord-Ouest, sans rien faire pour l'apaiser, sans laisser entendre dans quelle mesure on comblera les désirs de cette population. Il est bon d'apprendre à la Chambre quelle aide pécuniaire sollicite le gouvernement des Territoires. Peut-être qu'un député de la gauche nous dira ensuite jusqu'à quel point elle est disposée à acquiescer à ces demandes. Je ferai observer que dans les imprimés qui ont été déposés sur le bureau, la question financière occupe le premier rang dans toutes les re-

vendications du premier ministre Haultain et de son gouvernement. Dans son mémoire du 4 avril 1903, il se plaint que :

Le gouvernement fédéral n'a pas répondu d'une manière satisfaisante aux demandes réitérées de secours pécuniaires qui sont nécessaires à la bonne administration des Territoires.

Dans un mémoire subséquent, il déclare que l'augmentation de la subvention annuelle est insuffisante. Dans sa lettre au premier ministre, M. Haultain appelle son attention en particulier—

Sur les besoins, pécuniaires et autres, des Territoires.

Et, dans toute la correspondance, c'est la question financière qui prime tout, le chiffre de la subvention que les Territoires recevront du gouvernement fédéral en prenant rang au nombre des provinces.

On dit que la population des Territoires du Nord-Ouest est d'accord à demander l'autonomie provinciale. Oui, si elle peut l'obtenir aux conditions qu'elle y met ; mais je suis certain qu'elle n'en voudrait pas autrement. Je suis convaincu que le sentiment général est hostile à l'autonomie basée sur la situation qui a été faite aux autres provinces du Dominion et, pour prouver ce que j'avance, je citerai la déclaration catégorique de M. Haultain. Il a préparé un avant-projet de loi concernant l'organisation des Territoires en province, et dans ce bill, il a énuméré les sommes d'argent que la province nouvelle devra recevoir :

Les sommes suivantes seront allouées et payées par versements semestriels et d'avance, par le Canada, à titre de subvention annuelle, à la province, savoir :—

(a.) Pour les dépenses du gouvernement et de la législature, cinquante mille dollars.

(b.) Pour une population probable de 250,000 âmes à raison de 80 cents par tête, $200,000 sujets à augmentation telle que ci-après mentionnée, à savoir :—Un recensement de la population de la province aura lieu chaque cinquième année à compter du recensement général de 1901, et la population sera calculée approximativement à des intervalles réguliers entre ces recensements quinquennaux et décennaux ; et chaque fois que, d'après ce dénombrement ou cette estimation, elle dépassera 250,000 habitants, chiffre minimum qui servira de base à la subvention, celle-ci sera augmentée dans la même proportion, jusqu'à ce que la population atteigne le chiffre d'un million trois cent quatre-vingt-seize mille et quatre-vingt-onze habitants, alors que la subvention ne sera pas augmentée.

Les mots ' un million ' n'apparaissent pas sur cette page, mais une dépêche reproduite plus loin déclare qu'ils doivent y être insérés. L'autre demande est couchée dans les termes suivants :

La province aura le droit de retirer et recevoir du gouvernement du Canada, par versements semestriels et d'avance, l'intérêt au taux de 5 pour cent par année sur un surplus de plus de au delà d'une somme qui sera fixée en multipliant par 32·46 le chiffre de la population de la province ; et pour les fins du présent article, celui-ci sera censé être de 250,000 jusque après le prochain recensement décennal ; pourvu que, immédiatement après le recensement de il y a un rajustement de la subvention sous l'empire du présent article en prenant pour base la population accusée par la recensement.

La proposition que le premier ministre des Territoires soumet à l'approbation du parlement et que le chef de l'opposition approuve tacitement—tout en ayant soin de ne pas le déclarer ouvertement—est celle-ci: il y aura un rajustement constant de la subvention par tête et du compte de la dette, en se basant sur la population sans cesse grossissante. Mon devoir est de déclarer que nul autre arrangement ne serait satisfaisant. Il faut que la subvention par tête et l'allocation pour dette augmentent dans la même proportion que la population. C'est jouer sur les mots que de dire qu'un arrangement conclu dans ces conditions-là ne nous donnerait que les droits dont jouissent les autres provinces. Il nous conférerait des privilèges qu'elles n'exercent pas. Je serai bien aise si les autres provinces acceptent nos conditions ; mais, à titre de représentant des Territoires du Nord-Ouest, je ne veux pas m'engager à l'aveuglette dans une aventure, sans savoir comment nous en sortirons lorsque ce grave problème aura été tranché. Les membres de la députation savent que la subvention versée aux autres provinces est de tant par tête de la population réelle ou présumée à l'époque de la confédération sans tenir compte de son accroissement constant.

M. SCOTT : Les autres provinces demanderont de modifier cette pratique.

M. OLIVER : C'est possible, mais je parle de ce qui se passe actuellement. Je ne critique pas les conditions posées par le premier ministre Haultain, mais je ne veux pas qu'on tire la conclusion, en entendant parler " d'organisation provinciale " ou d'autonomie provinciale ", que nous demandons d'être mis sur le même pied que les autres provinces. Nous ne voulons pas des mêmes conditions ; nous ne les accepterions pas ; nous ne pourrions pas le faire. Il nous faut des conditions différentes et la question suivante se pose : L'opposition, qui est portée à la générosité, acceptera-t-elle ces conditions-là? Le leader de la gauche avait ce document devant les yeux, mais il s'est bien gardé de dire qu'il acquiesçait à notre demande. Il a pris soin de laisser entendre que ce n'était là qu'une question de détail qu'un comité se chargerait de résoudre. Je déclare qu'au contraire c'est une condition essentielle de laquelle dépend l'acceptation ou le refus de l'autonomie provinciale par la population intéressée.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable gentleman déclarer que la question de la formation d'une seule ou de deux provinces n'avait qu'une importance secondaire. Combien y aura-t-il de provinces ? quelle subvention

recevront-elles ? Tels sont les points essentiels ; les autres offrent peu d'intérêt.

Les Territoires exercent-ils présentement tous les pouvoirs conférés aux provinces ? Voilà une question de détail, car dans la négative on peut aussi bien les revêtir de ces pouvoirs maintenant qu'après leur formation en province. Le chef de l'opposition a révoqué en doute le bien fondé de l'assertion du premier ministre allant à dire que le seul privilège important dont jouisse une province et dont les Territoires soient privés est celui de s'endetter. Cette assertion est vraie sous tous ses principaux rapports. S'il y avait quelque autre privilège dont ils fussent privés, on pourrait le leur conférer sans leur accorder l'autonomie provinciale ; celle-ci, qui entraînerait le droit de s'endetter, dépend non pas tant d'une prescription de la loi que de l'octroi d'une subvention déterminée. A moins de cela, si les Territoires étaient érigés en province dès demain, cette province ne pourrait pas s'endetter. Le parlement fédéral passerait des milliers de loi pour lui permettre de contracter des dettes, son crédit ne serait pas suffisant, si elle ne recevait pas une subvention déterminée. Par conséquent, le pouvoir de s'endetter dépend entièrement des conditions attachées à l'octroi d'une subvention à la nouvelle province. Avec une subvention régulière et fixe, la province ou les Territoires, comme vous choisirez de désigner cette partie du pays, pourra contracter des emprunts, car son crédit sera bon.

Je répète que la différence qui existe entre les pouvoirs dont jouissent les Territoires et ceux dont les provinces sont revêtues est une question d'importance secondaire. Le principal devoir d'un gouvernement provincial est de subvenir aux besoins de la province parmi lesquels l'éducation, la législation municipale et les menus travaux publics occupent le premier rang.

Peu importe le nom de province ou de territoire pourvu que ces services soient bien exécutés. On a satisfait aux besoins de la population, et celle-ci est plus contente de cela que de l'offre de lui permettre de vendre le domaine public et de contracter des emprunts qu'il lui faudrait rembourser en prélevant des taxes directes.

J'appellerai de nouveau l'attention sur la différence qui existe entre les provinces et les territoires en matière de subvention, question qui, je le répète, occupe le premier rang. La subvention totale accordée aux provinces est de 66½ cents pour Ontario ; de 66 cents pour Québec ; de 94¼ pour la Nouvelle-Ecosse; de $1.40 pour le Nouveau-Brunswick ; de $1.72 pour la Colombie Anglaise ; de $2.08½ pour le Manitoba ; de $2.05½ pour l'Ile du Prince-Edouard et de $4.47⅞ cette année, pour les Territoires du Nord-Ouest. A moins que nos bons amis ne consentent à nous donner l'assurance que nous ne serons pas placés dans une position moins avantageuse en matière financière que celle que nous occupons présentement, je ne puis dire que nous sommes en faveur de l'érection des territoires en province, surtout lorsqu'on nous représente qu'en nous accordant l'autonomie on nous mettrait sur le même pied que les autres provinces. Nous n'en voulons pas, nous ne pouvons pas l'accepter dans ces conditions-là.

On a prétendu que les territoires devraient avoir la libre disposition des terres publiques et des propres ressources, afin d'être en mesure de venir en aide à la construction de voies ferrées. J'ignore dans le moment qui a lancé cette idée ; mais je me permettrai de faire observer à la Chambre que, grâce au résultat de la présente sesssion, le Nord-Ouest n'est pas trop à plaindre, en ce qui a trait aux subventions aux chemins de fer. Il profite du crédit national jusqu'à concurrence de $9,000,000 environ en ce qui concerne le chemin de fer Canadien du Nord et d'à peu près $12,000,000 relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Si les Territoires avaient la haute main sur le domaine public, ils seraient peut-être obligés de l'hypothéquer pour venir en aide aux voies ferrées. Je suis en mesure de déclarer que c'était dans ce dessein que nous avons autrefois demandé de disposer à notre guise des terres publiques, à une époque où les chemins de fer ne se rendaient pas dans les Territoires où le besoin s'en faisait vivement sentir et où nos terres étaient données pour favoriser la construction de voies ferrées dans d'autres parties du pays. A cette époque les Territoires, qui en avaient besoin, ont demandé de disposer librement de leurs terres afin de venir en aide aux chemins de fer. Pourtant, aujourd'hui, notre position est bien différente. Aujourd'hui, nos terres ne sont plus vendues à des spéculateurs, elles ne sont plus données aux compagnies de chemin de fer. Les Territoires sont pourvus de voies ferrées comme ils ne l'ont jamais été—libéralement et à des conditions satisfaisantes. Par conséquent, de ce chef il n'y a plus lieu de demander qu'on nous laisse l'entière disposition des terres publiques.

En ce qui a trait à la formation d'une ou de deux provinces, je remarque que l'avant-projet que le premier ministre nous a soumis ne pourvoit qu'à l'établissement d'une province unique. Pour ma part, en faisant entrer en ligne de compte la situation actuelle des Territoires et le faible chiffre de sa population, je n'hésite pas à déclarer que je préfère qu'une seule province soit érigée. Mais le contraste que le chef de la gauche a établi entre les Territoires et les autres parties du Canada n'a pas sa raison d'être. Nulle autre aire égale du Dominion ne peut espérer être colonisée et peuplée aussi rapidement que les Territoires et il y a lieu de se demander s'il ne vaudrait pas mieux qu'un aussi vaste territoire, quand il sera tout habité, formât deux provinces ou plus, plutôt qu'une. Mais je suis d'avis qu'à l'heure actuelle, à la veille du jour où se construiront deux voies ferrées à travers la partie la plus fertile des Territoires et où les immigrants afflueront

dans cette contrée à peine habitée avant ces dernières années, il n'est guère opportun de trancher tous les problèmes relatifs à l'érection finale des Territoires en provinces. Que les honorables députés me permettent de leur donner l'assurance que la question de l'autonomie ne crée pas parmi la population là-bas l'émoi qu'ils se figurent. Ils constateront que, pourvu qu'on la traite avec justice dans la fixation de la subvention, cette population sera satisfaite, quoi qu'en puissent penser les politiciens ou ceux qui voudraient spéculer sur les ressources du pays, si elles étaient confiées à la garde d'autres personnes.

Quant au peu d'égards des membres du gouvernement fédéral envers le premier ministre des Territoires, je puis dire que je connais M. Haultain de longue date et que je le sais bien capable de se défendre ; et des rapports plus récents avec le personnel du cabinet me convainquent que celui-ci peut également veiller à ses intérêts. Nous pouvons donc laisser les intéressés vider leur différend. Mais il n'en est pas ainsi de la population des Territoires du Nord-Ouest. Ces questions la concernent et l'intéressent et je puis dire que le gouvernement a assez bien traité cette population. On le constate dans les budgets adoptés à la présente session et contenant des crédits affectés aux besoins des Territoires et s'élevant à $1,040,000, en tout. C'est là la réponse qu'il nous fallait ; celle que nous demandions et qu'on nous a donnée, et la Chambre me permettra de lui donner l'assurance qu'elle est tout à fait satisfaisante, beaucoup plus que n'eut été un échange de politesses entre les représentants des deux gouvernements.

En réponse aux remarques concernant l'attitude des représentants des Territoires du Nord-Ouest, je dirai que ceux-ci ont pour mission de défendre et de favoriser les intérêts de la population qu'ils représentent. Pour ma part—n'ayant pas qualité pour parler au nom des autres, j'appuie le gouvernement tant qu'à mon avis, il protège les intérêts de mes commettants. Dans ce cas-ci, je dois dire que la population des Territoires du Nord-Ouest a vu ses demandes exaucées et ses besoins comblés avec plus de libéralité que jamais. Nous avons donc lieu de nous féliciter des résultats obtenus et j'ai confiance que les habitants des Territoires seront reconnaissants envers le gouvernement et envers leurs représentants.

M. SPROULE : Si la population de l'ouest est satisfaite de ce qui a été fait à la présente saison, pourquoi le premier ministre, M. Haultain dit-il qu'elle n'a jamais demandé l'ouverture d'un compte du capital et qu'elle refuse la subvention à cette condition-là.

M. DAVIS : Il a convoqué l'Assemblée législative pour disposer des $250,000 ; on s'est empressé d'utiliser la subvention ; celle-ci n'a pas moisi dans la caisse.

M. OLIVER : Cette interruption de l'honorable député vient à point, car j'allais oublier ce détail. Ainsi que je l'ai déjà dit, l'autonomie comporte le pouvoir d'emprunter. C'est ce pouvoir que le chef de la gauche désire tant conférer à la population des Territoires du Nord-Ouest. Le pouvoir d'emprunter et celui de vendre les terres publiques sont apparemment les seuls qu'il consente à accorder aux nôtres. Dans le mémoire présenté au gouvernement fédéral par M. Haultain, on voit que l'un des griefs invoqués est qu'on nous refuse le privilège d'escompter l'avenir. Il fait observer que des travaux importants sont nécessaires et il se plaint que notre situation actuelle ne nous permet pas d'escompter l'avenir—de contracter des emprunts. C'est son maître argument en faveur de l'autonomie. Or, lorsque le gouvernement offre d'avancer et avance effectivement une somme de $250,000, l'opposition veut savoir pourquoi et déclare que personne n'a demandé ce prêt et que l'argent ne sera pas employé. Certes, cet argent est aussi utile à la population des Territoires lorsqu'il sort de la caisse fédérale qu'il le serait s'il provenait d'un emprunt fait sur le marché monétaire. Certes, il servira à construire autant d'édifices publics. De plus, en empruntant sur le marché monétaire, les Territoires auraient eu à payer l'intérêt, tandis qu'en vertu du présent arrangement, il n'en sera rien, et même il n'est pas certain, ainsi que l'a fait observer le ministre des Finances, qu'ils auront à rendre compte du principal. Cette question sera décidée, lorsqu'ils seront érigés en province.

M. HACKETT : Puis-je savoir si l'honorable député a appuyé la résolution en faveur de l'autonomie de l'Irlande?

M. OLIVER : Je n'étais pas présent lorsque cette question a été mise aux voix ; je n'étais pas arrivé à Ottawa ; pourtant, si cela peut intéresser l'honorable député ou la Chambre, je déclarerai que si j'avais été présent, je n'aurais pas appuyé cette résolution.

M. HACKETT : La majorité des députés de la droite l'ont appuyée et je trouve étrange qu'après s'être prononcés en faveur de l'autonomie de l'Irlande, ils refusent maintenant d'accorder l'autonomie à l'ouest.

M. OLIVER : Peu m'importe ce que les autres députés ont fait dans cette circonstance ou dans toute autre, comme le savent probablement les membres des deux côtés de la Chambre. Néanmoins, je me demande quel rapport cela peut avoir avec la question qui nous occupe.

Je ferai aussi observer que nous ne sommes pas hostiles à l'autonomie provinciale ; nous demandons qu'on nous l'accorde, mais à certaines conditions. Ce sont les députés de la gauche qui parlent de l'autonomie, mais refuse de nous la conférer. Ils ne veu-

lent pas accepter les conditions indispensables pour que l'autonomie soit praticable.

M. SPROULE : N'est-il pas à propos que le parlement décide s'il accordera ou refusera l'autonomie aux Territoires, avant de régler les questions de détails ?

M. OLIVER : Compris. C'est le sentiment de la gauche, mais nous ne le partageons pas.

M. SPROULE : Vous êtes d'avis qu'il ne faut pas accorder l'autonomie à n'importe quelles conditions ?

M. OLIVER : Naturellement. J'ai déclaré dans cette enceinte l'an dernier et pendant la présente session, et je répète que si la Chambre veut accepter les conditions énoncées dans l'avant-projet que renferment ces documents, j'appuierai énergiquement cette proposition. Nous l'appuierons tous. Ce sont les conditions que nous désirons obtenir.

M. SPROULE : Je ne veux pas me montrer injuste envers l'honorable député. Mes observations se rapportaient au gouvernement qu'il appuie. Celui-ci ne veut pas accorder l'autonomie aux Territoires à n'importe quelles conditions.

M. OLIVER : Je ne fais pas le procès du gouvernement. Ce que nous désirons est expliqué dans cet avant-projet. C'est ce que nous attendons du gouvernement et ce que nous voudrions voir accepter par l'opposition, mais elle ne le veut pas ; elle a bien soin de ne pas s'engager. Le chef de la gauche a parlé pendant deux heures, mais il a éludé cette question, nous donnant par là à entendre qu'il ne veut pas accepter nos conditions. Nous n'espérons pas obtenir ce que nous demandons, sans le concours de la gauche.

M. R. L. BORDEN : Vous avez adopté le bill relatif au Grand-Tronc-Pacifique, sans notre concours.

M. OLIVER : L'honorable gentleman (M. R. L. Borden) doit avoir oublié que plus de la moitié de ses partisans ne se sont pas prononcés contre ce projet.

M. R. L. BORDEN : Tous ceux qui étaient présents se sont prononcés contre.

M. OLIVER : Il y en avait plusieurs d'absents. Et l'honorable gentleman se rappelle qu'on a déclaré au cours du débat de samedi dernier—s'il m'est permis d'y faire allusion—qu'on exprime aussi bien son opinion en n'enregistrant pas son vote qu'en déposant son bulletin dans l'urne. Par conséquent, nous avons le droit de prétendre que les partisans de l'honorable gentleman qui se sont absentés—

M. LANCASTER : Tous avaient pairé avec des députés de la droite. Tous les membres de l'opposition ont voté ou pairé.

M. OLIVER : Je traitais la question de la dette et des conditions attachées au prêt de $250,000 fait aux Territoires. Je faisais ressortir qu'elles étaient conformes aux demandes formulées de temps à autre par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et reproduites dans la résolution dont la Chambre est saisie. Quant à l'emploi des deniers, M. Haultain dit qu'une avance faite à compte du capital équivaut à un prêt sur lequel les Territoires pourraient être appelés à payer 5 pour 100 par année. Je crois qu'il désirait se libérer de cette obligation et qu'ayant atteint son but—le gouvernement prêtant l'argent sans exiger d'intérêt—il accepte l'argent et l'utilisera au grand avantage des Territoires. Si je traite ce sujet c'est parce que les députés de la gauche y ont fait allusion au cours d'un récent débat. Ils semblaient croire que le gouvernement voulait tromper les Territoires en les obligeant ou les engageant à accepter un prêt dont ils ne voulaient pas ou n'avaient pas besoin. Je ferai observer que ce prêt était conforme aux désirs du gouvernement territorial, qu'il mettait celui-ci sur le même pied qu'un gouvernement provincial, si ce n'est qu'il empruntait sans avoir à payer l'intérêt qu'il aurait à payer s'il possédait l'autonomie.

Je le répète, ce qu'il faut actuellement aux Territoires, c'est une aide pécuniaire qui leur permettent d'entretenir leure écoles, de construire leurs travaux publics et d'administrer les affaires en général. Nous sommes bien aise de recevoir le concours de la gauche en faveur de nos demandes. Nous espérons que l'indifférence que l'opposition a manifestées autrefois fera place maintenant et dorénavant à un vif intérêt, et que nous pourrons compter sur elle quand il s'agira de représenter au gouvernement les besoins présents et à venir des Territoires du Nord-Ouest.

Pourtant, si nos bons amis espèrent gagner les bonnes grâces de la population des Territoires ou des autres parties du Canada en se déclarant en faveur de notre autonomie, sans pourvoir aux moyens de la rendre praticable, je crains fort qu'ils commettent une grave méprise.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Comme il se fait tard, je ne me propose pas de traiter cette question bien longuement. Dans son discours et sa résolution, le chef de la gauche a demandé à la Chambre de se prononcer en faveur de l'autonomie des Territoires. Il me semble qu'il aurait dû citer des faits pour nous permettre de nous prononcer en connaissance de cause. Si j'ai bien compris son discours, l'honorable gentleman s'est borné à lire des extraits des lettres que M. Haultain a adressées au gouvernement et des réponses de celui-ci. A titre de représentant de l'une des divisions des Territoires, j'ai toujours été opposé au projet du premier ministre, M. Haultain. A ce sujet, je dois dire que dans l'une de ses lettres, M. Haultain déclare que les députés fédéraux ne sont pas au courant du sentiment public

qui règne dans les Territoires. Je prétends connaître aussi bien que lui l'opinion qui prévaut là-bas et je déclare que la majorité de la population est hostile à ce projet, et pour de bonnes et valables raisons, comme je suis en mesure de le démontrer. Le chef de la gauche aurait dû se renseigner sur le chiffre de la subvention que les Territoires auraient le droit de recevoir du gouvernement fédéral et démontrer que l'autonomie serait préférable pour nous. Il a cité copieusement le dossier n° 116 des documents de la présente session et, dans un cas, j'ai remarqué qu'il ne citait que la moitié d'un paragraphe, laissant de côté l'autre moitié qui ne lui allait pas. M. Haultain a formulé certaines demandes. Le représentant d'Alberta nous a dit qu'il avait exposé tous ses desiderata. Je me suis permis d'analyser les demandes de M. Haultain et je crois pouvoir énumérer brièvement ce qu'il veut obtenir de cette Chambre au cas où elle serait disposée à accorder l'autonomie aux Territoires. Il veut d'abord obtenir toutes les terres publiques. Le chef de la gauche s'est déclaré prêt à acquiescer à cette demande. Je suis bien aise qu'il fasse preuve d'autant de générosité. La population de l'ouest aimerait que ces terres fussent remises au gouvernement territorial, pourvu que celui-ci en fît un bon usage et n'entravât pas la colonisation. M. Haultain veut faire rembourser le prix de toutes les terres octroyées jadis à des compagnies de chemins de fer à titre de subventions. Or, les députés de la gauche, quand ils étaient à la tête de l'administration ont donné plusieurs millions d'acres de terres situées dans les Territoires du Nord-Ouest, et je regrette d'avoir à dire qu'elles ne furent pas toujours données pour subventionner des voies ferrées traversant les Territoires, mais que la plupart du temps les chemins de fer ainsi favorisés desservaient le Manitoba.

M. McCREARY : Je suppose que le Manitoba aurait également le droit de se faire rembourser le prix de toutes ses terres ainsi données?

M. DAVIS : Je le crois. M. Haultain a demandé qu'on rembourse les Territoires du prix des terres données à titre de subventions aux chemins de fer. Le représentant de Grey (M. Sproule) qui dirige l'opposition nous apprendra peut-être s'il est prêt à nous payer un prix raisonnable pour les 50 millions d'acres des terres des Territoires que lui et ses amis ont données aux compagnies de chemin de fer. A trois dollars l'acre, elles représentent environ $150,000,000. Nous accepterions cette somme, nous désirons la recevoir, car elle nous mettrait sur un bon pied, sur un meilleur pied que la province d'Ontario. Il va plus loin, et si le chef de la gauche avait lu tout le paragraphe au lieu de n'en citer qu'un extrait, il aurait constaté que M. Haultain réclame une indemnité pour toutes les terres des Territoires données à titre de homesteads ; autrement dit, il veut que le gouvernement fédéral, après avoir dépensé une certaine somme de deniers pour attirer des colons dans les Territoires, indemnise ceux-ci pour les terres offertes à ces colons. Je laisse au chef de la gauche le soin de dire si cette demande est raisonnable. Il veut bien paraître disposé en faveur de M. Haultain et de son projet. Une autre demande qui intéressera, j'en suis sûr, le représentant de Grey—car il est membre de la vieille garde et il faisait partie de cette Chambre lorsqu'a été adoptée cette loi inique qui a soumis la population de l'ouest à un monopole en exemptant à perpétuité du paiement des taxes la plate-forme du chemin du Pacifique-Canadien et toutes ses gares et, pendant vingt ans, tous ses terrains. L'honorable député sera sans doute heureux d'apprendre que M. Haultain demande l'abolition de ce monopole, ainsi que le population des Territoires du Nord-Ouest, lorsque ceux-ci seront érigés en province, n'ait pas à supporter le fardeau que crée cette exemption des taxes.

Je ne sais pas ce qu'il en coûtera au peuple canadien ; je laisserai le chef de l'opposition faire ce calcul. Mais je lui suggèrerai d'engager le chemin de fer Canadien du Pacifique à renoncer au privilège qui lui fut accordé par les amis du chef de la gauche il y a vingt ans. En vertu de ce privilège la compagnie s'est trouvée exemptée de payer les taxes sur la valeur de ses terres, pendant vingt ans ; du moins, c'est ainsi que nous l'entendions ; mais il paraîtrait maintenant que le privilège couvrait quarante années et exemptait la compagnie du paiement de taxes sur son chemin, son matériel roulant et tout le reste à jamais.

M. McCREARY : La même chose est vraie du Manitoba ?

M. DAVIS : Je suppose bien. Maintenant, le chef de la gauche estime que la population des Territoires du Nord-Ouest actuellement, est d'à peu près 375,000. Il va plus loin même que M. Haultain.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit 375,000.

M. DAVIS : J'ai noté les chiffres qu'il a donnés. Il a dit que d'après le recensement, la population en chiffres ronds était de 375,000, et qu'à peu près 170,000 immigrants s'étaient établis dans les Territoires depuis.

M. R. L. BORDEN : Cela ne fait que 330,000.

M. DAVIS : Tout de même, il est allé plus loin que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest. L'honorable député reconnaîtra, je pense, que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest ne pèche pas par la modestie dans ses demandes, et s'il pensait qu'il peut réclamer ce chiffre de population, il n'hésiterait pas à le faire. Or, il s'est contenté de dire que la population était de 250,000, et il demande un subside de 80 cents par tête pour commencer. Il voudrait obtenir 80 cents par tête jusqu'à ce que la

population ait atteint le chiffre de 1,396,091. Puis, en ce qui regarde le compte de la dette, c'est sur ce chiffre de 250,000 qu'on doit l'établir. Il se montre plus raisonnable sous ce rapport que le chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : A quelle date voulez-vous dire ?

M. DAVIS : Vous l'avez dans le rapport même dont vous citiez des extraits.

M. R. L. BORDEN : De quelle époque l'honorable député parle-t-il ?

M. DAVIS : Je parle de ce rapport soumis à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir la date de ce document.

M. DAVIS : Elle se trouve dans le bill ; c'est en 1901. Je dois dire que si le chef de l'opposition consultait le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest maintenant, il serait prêt à demander $600,000, et je ne l'en blâmerais pas du tout. Pour moi, je me borne à prendre ce qu'il y a dans ce bill, ou projet de bill soumis à la Chambre ; c'est ce qu'il s'attend à recevoir, si vous lui accordez l'autonomie provinciale. Maintenant, prenons les chiffres du chef de l'opposition : $330,000. Il voudrait que le compte de la dette fût établi sur ce chiffre de 330,000, et qu'une revision fût faite tous les cinq ans ; c'est parfaitement légitime et je pense qu'il y a droit. Mais je désire faire observer maintenant au chef de la gauche (il y a trois ans, je pense, que M. Haultain) commença son agitation en vue d'obtenir l'autonomie provinciale), que tout homme, femme ou enfant qui s'établit dans les Territoires du Nord-Ouest représente pour nous un capital de $33 ou à peu près. M. Haultain fixe le chiffre à $32.40. Or, si nous acceptons la déclaration faite par le chef de l'opposition, que 170,000 colons se sont établis dans cette partie du pays depuis le recensement (M. Haultain, je pense, commença son agitation avant que le recensement fût fait), nous nous rendrons compte qu'en raison de ce que nous avons été privés de l'autonomie provinciale, nous avons ajouté à notre compte capital quelque chose comme $5,000,000 ou $6,000,000. Puis il voudrait que le recensement fût fait tous les cinq ans. Je ne sais pas si le chef de l'opposition et ses partisans y consentiraient. Ce serait une bonne mesure, mais je me demande ce que ces messieurs de la gauche en diraient.

Le chef de l'opposition se montre plus généreux que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, qui a demandé dix représentants en cette Chambre pour commencer. Le chef de l'opposition, dans son discours de ce soir, a déclaré que les Territoires avaient droit à douze représentants. Mais, lorsque la proposition fut faite en cette Chambre d'accorder dix représetants à ces Territoires, le chef de la gauche, que je sache, ne s'est pas hâté outre mesure pour prendre la parole et demander qu'on leur accorde douze députés. Il était membre du comité de remaniement, et je n'ai jamais entendu dire qu'il ait demandé douze membres pour les Territoires. Mais ce soir, à la fin de la session, comme nous nous préparons à regagner nos foyers, et lorsqu'il est rumeur d'élections prochaines, le chef de l'opposition, dans la pensée peut-être de se gagner les sympathies dans l'ouest, nous dit que les Territoires devraient être représentés par douze membres. Pourquoi n'a-t-il pas exprimé cette opinion lorsque la proposition fut faite devant cette Chambre de leur accorder dix députés ? Je suis convaincu que si le chef de l'opposition s'était levé et avait dit que nous devrions avoir douze députés, le gouvernement nous en aurait accordé douze. Mais une fois le bill adopté, et virtuellement devenu loi, il est un peu tard pour le chef de l'opposition de demander qu'on nous accorde douze membres.

M. BROCK : Parlez-vous au nom du gouvernement actuellement ?

M. DAVIS : Je parle en mon propre nom. Le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest a déclaré que nous devrions n'avoir qu'une province, et que l'assemblée législative des Territoires devrait être autorisée à choisir la capitale. Il doit y avoir anguille sous roche, il doit y avoir quelque raison pour que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest soit tellement désireux d'obtenir l'autonomie provinciale. Je dois dire au chef de l'opposition que s'il s'était rendu dans ma partie du pays, l'année dernière (et ses propres amis politiques ont été froissées de ce qu'il ne s'y était pas rendu), il y aurait trouvé une belle nature et de braves gens ; et il se serait aperçu qu'ils n'étaient pas très désireux d'obtenir l'autonomie politique pour le moment. Je désire signaler au chef de l'opposition l'opinion à ce sujet, d'un des journaux les plus importants de Saskatchewan ; il jugera par là de ce qu'est l'opinion du peuple. Je veux parler de l' " Advocate ", d'Alberta, journal, où je lisais il y a quelques jours (5 octobre), ce qui suit :

C'est une bénédiction pour le pays, en général, à l'heure actuelle, que l'autonomie provinciale ne nous ait pas été accordée.

Cela fait bien voir que les habitants de cette partie du pays ne brûlent pas du désir d'obtenir l'autonomie provinciale. Je serais très heureux si l'honorable chef de l'opposition et ses partisans en cette Chambre étaient prêts à nous faire toutes ces conditions, à solder le prix des terres qui ont été données aux chemins de fer, à solder le prix des homesteads qui nous ont été enlevés, et à accorder tout ce que M. Haultain demande. Mais, suivant moi, il est bien inutile de déclarer que nous devrions avoir l'autonomie provinciale, sans aborder carrément la question et nous dire ce que l'opposition est prête à faire. Il a soumis cette proposition à la Chambre, et s'il est prêt à se

rendre à toutes les demandes de M. Haultain, nous serons heureux de nous y rendre également. Je suis sûr que tous les représentants en cette Chambre des Territoires du Nord-Ouest voteront en faveur de cette proposition.

M. CLANCY : L'honorable député a déclaré, il y a un instant, que cette demande était excessive.

M. DAVIS : Non, je n'ai rien dit de tel. L'honorable député (M. Clancy) ne fait que de se réveiller. J'ai pris la peine, M. l'Orateur, de faire quelques comparaisons et de rechercher à quoi nous aurions justement droit, aux termes de la proposition de M. Haultain, si les Territoires du Nord-Ouest étaient érigés en province. Nous ne savons pas exactement ce que nous obtiendrons. J'ai ici un état énonçant, en premier lieu, ce que nous aurions si nous étions organisés en province, et en second lieu, ce que nous obtenons sous le régime actuel. Le voici :

Régime provincial.

Pour frais de gestion..	$ 50,000
Capitation de 80 cents sur 250,000 habitants	200,000
Compte de la dette, 250,000 hab. à $33 par tête : $8,250,000 à 5 pour cent.	412,000
Terres publiques	300,000
	$962,000

Régime territorial.

Subside du gouvernement fédéral, cette année..	$ 457,979
Pour payer la dette..	250,000
Subside supplémentaire	250,000
Pour la construction de deux ponts.	84,000
Total..	$1,041,979
Avance imputable sur compte capital.	250,000

Ainsi, d'après ce tableau, si nous avions l'autonomie provinciale, nous aurions droit de recevoir du gouvernement provincial $962,000 par année, tandis que sous le régime actuel, nous retirons plus d'un million de dollars. Ce qui montre bien que nous ne sommes pas trop à plaindre actuellement. Il y eut un temps dans l'histoire des Territoires du Nord-Ouest, comme l'a fait observer mon honorable ami d'Alberta, où notre situation n'était pas aussi bonne, où on ne nous accordait pas autant que nous avions droit d'avoir pour la construction de chemins et de ponts. Pourtant, l'honorable chef de l'opposition parle de ce que M. Haultain a fait, il y a une couple d'années, lorsque de fortes tempêtes enlevèrent les ponts. M. Haultain alla trouver les gens et leur dit qu'il n'avait pas d'argent, mais que si on leur accordait l'autonomie provinciale, ils pourraient faire reconstruire les ponts. Si les habitants du Nord-Ouest sont en mesure d'obtenir $250,000, et encore $250,000, sans être appelés à payer d'intérêts sur le compte capital, ils sont dans une meilleure position que s'ils avaient à payer l'intérêt sur ces sommes. Un autre avantage de la situation actuelle des Territoires du Nord-Ouest, c'est qu'ils ne sont pas obligés de maintenir le mécanisme coûteux de gouvernement qui est en vigueur dans les provinces. Je désire signaler à la Chambre quelques-uns des services que nous serions obligés de maintenir nous-mêmes si les territoires étaient érigés en province, et dont les frais sont actuellement défrayés par le gouvernement fédéral. Il y a en premier lieu la gendarmerie à cheval. L'honorable chef de l'opposition reconnaîtra, sans doute, que si les Territoires du Nord-Ouest étaient organisés en province, ils auraient à supporter les frais du maintien de la gendarmerie.

Cette gendarmerie à cheval est payée actuellement par le gouvernement fédéral, et elle fait la police dans les Territoires Les Territoires auraient à se charger de cette dépense. Je ne sais pas ce que la gendarmerie coûte; mais je suis convaincu que pour les Territoires que M. Haultain a l'intention de comprendre dans sa province: Assiniboïa, Saskatchewan, Alberta, et une partie d'Athabasca, il faudrait dépenser pour cette fin au moins $200,000 par année. Les bureaux d'enregistrement défrayent leurs propres frais; il n'est donc pas nécessaire d'en parler. Mais les Territoires seraient tenus de supporter les frais de l'administration de la justice et du maintien des asiles. Toutes les sommes déboursées actuellement pour ces institutions sont fournies par le gouvernement fédéral. Puis, il y a les travaux publics qui sont exécutés par le gouvernement fédéral, comme, par exemple, la construction de palais de Justice. La seule manière dont les fonds pour cette fin pourraient être obtenus, serait par voie d'emprunt; et nos recettes annuelles seraient diminuées de tout l'intérêt qu'il nous faudrait payer sur les sommes ainsi empruntées. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte les frais de gestion; il nous faudrait toute une organisation dont nous nous passons maintenant. Il nous faudrait un plus grand nombre de fonctionnaires. Si tous ces services étaient soldés sur les revenus des Territoires, les habitants se plaindraient certainement. Je ne sache pas que dans ma partie du pays beaucoup de gens soient désireux de voir ce changement s'effectuer. L'agitation est faite par les politiciens plutôt que par le peuple. Si vous nous donnez assez d'argent pour construire nos ponts et entretenir nos chemins, c'est tout ce que nous voulons, et nous ne vous en demanderons pas davantage pour le moment. Je suis heureux de voir que ces messieurs de la gauche sont prêts à nous accorder tout ce que nous voulons de temps à autre; mais je ne crois pas que les habitants du Nord-Ouest les ennuient beaucoup en vue de se faire concéder l'autonomie provinciale, du moment que ces messieurs feront ce qu'ils disent. L'honorable député a parlé aussi des subventions aux chemins de fer. Le gouvernement garantit les obligations pour un montant d'à peu près $20,000,000 en vue de la construction de chemin de fer dans les

Territoires du Nord-Ouest. Mais si on avait permis à M. Haultain de mettre à exécution son projet, il y a deux ou trois ans, il nous aurait fallu hypothéquer les ressources des Territoires en vue de ces travaux. Ces messieurs de la province du Manitoba vous diront qu'ils n'ont pas de dette; mais si ces honorables députés de la gauche veulent consulter l'annuaire statistique, ils verront que le Manitoba a $16,664,647 à son débit. La population des Territoires du Nord-Ouest n'a pas de dette, parce que les chemins de fer sont subventionnés par le gouvernement fédéral; et si on lui donne assez de fonds pour lui permettre de faire marcher le pays, il n'est pas probable qu'elle veuille changer de gouvernement. J'ai ici un état indiquant le chiffre par tête, des subsides aux différentes provinces du Canada et aux Territoires; le voici:

Ontario	61½
Québec	66
Nouvelle-Ecosse	94¼
Colombie Anglaise	1·72
Manitoba	2·05
Territoires du Nord-Ouest	4·47

Un DEPUTE : Vous en recevez trop.

M. DAVIS : Nous n'en recevons pas trop; mais je pense qu'on nous a traités avec justice. Je désire mettre en lumière un aspect de la question, et c'est celui-ci: l'honorable chef de l'opposition semble croire que l'autonomie provinciale est une nouveauté pour les Territoires du Nord-Ouest. Il y a treize ans, une assemble fut convoquée dans ma ville, un comité fut nommé et des fonds recueillis pour faire de l'agitation en vue d'obtenir l'autonomie provinciale; mais cette agitation ne dura que peu de temps. C'est donc là une vieille idée. Il y a quatre ou cinq ans, lorsque M. Haultain commença son agitation, notre population était de 100,000 âmes; aujourd'hui, elle est de 330,000, nous dit-on; et si nous avons droit d'obtenir un subside de $33 par tête imputable sur le compte capital, c'est comme si nous avions $7,590,000 de plus à notre crédit aujourd'hui que nous n'aurions eus si M. Haultain avait réussi dès le début. On pourra dire qu'il serait toujours possible de faire un nouveau règlement; mais j'observe que les autres provinces n'ont pas réussi dans leurs efforts à cet effet. Lorsque nous formerons une province, nous voulons qu'elle soit formée à des termes et conditions tels que nous ne soyons pas obligés de demander une augmentation du subside d'année en année. Nous voyons que la province du Manitoba est chargée d'une forte dette. On pourra l'appeler une garantie d'obligation et dire que le peuple n'aura pas à payer l'intérêt; mais ce n'en est pas moins une dette qui pèse sur la province et qu'elle pourra être appelé à payer. Les Territoires du Nord-Ouest font exécuter tous ces travaux par le gouvernement fédéral, et, à mon avis, il est mieux pour eux de rester sous le régime actuel. Le chef de l'opposition nous a dit qu'il regardait comme peu importante la question de savoir en combien de provinces les territoires seraient répartis. S'il visitait mon district, il s'apercevrait de son erreur. La zone méridionale des Territoires du Nord-Ouest a joui des avantages d'un chemin de fer trancontinental pendant vingt-deux ans; mais la zone septentrionale, a été privée de chemin de fer jusqu'à ces dernières années.

Il y existait bien une voie ferrée ou deux, mais elles auraient été aussi bien dans la lune, car elles n'étaient d'aucune utilité pour la colonisation. Ce n'est que d'aujourd'hui que la partie nord du district reçoit des immigrants ; et en ma qualité de représentant de cette partie du pays, je déclare que ses habitants ne sont pas prêts à s'unir politiquement aux habitants de la zone méridionale en vue de former une province. Nous pensons qu'il devrait y avoir deux provinces. Et si mon honorable ami (M. Borden, Halifax) était premier ministre, il ne nous contraindrait pas de nous unir à eux, à moins de vouloir provoquer une rébellion comme celle provoquée par les conservateurs en 1885. Tout cela est à considérer. Si l'honorable député (M. Borden, Halifax) visite Calgary, qui est le foyer de cette agitation, il s'apercevra que les gens, là, veulent trois provinces, et quelques-uns quatre provinces. S'il disait aux habitants de Calgary qu'il se proposait de ne former qu'une province, la première question qu'on lui poserait serait celle-ci : La capitale sera-t-elle à Calgary ? Et s'il leur répondait que la question serait laissée à la décision de l'assemblée législative, comme M. Haultain le demande, on lui dirait que dans ce cas il serait préférable de remettre l'affaire à plus tard. Le chef de l'opposition a peut-être abordé la considération de ce sujet dans un esprit de justice, et je suis heureux de savoir qu'il est prêt à nous aider en tout temps et qu'il sympathise avec nous. Nous serions beaucoup plus satisfaits s'il nous déclarait qu'il sympathise avec nous dans la mesure des demandes faites par le premier ministre Haultain. Ce sont là des demandes raisonnables, après tout, et les habitants du Nord-Ouest seraient heureux d'apprendre que mon honorable ami (M. Borden), les agrée. Si mon honorable ami se contente de dire que l'autonomie provinciale est une bonne chose, il ferait tout aussi bien de dire que ce serait une bonne chose s'il faisait beau demain, ou s'il pleuvait l'été prochain. Les habitants des Territoires veulent une déclaration plus précise. Ils ont été habitués par (j'allais dire mon ami, M. Haultain) l'ami du chef de l'opposition à penser qu'ils avaient droit de poser les conditions énoncées dans sa proposition ; et le chef de la gauche trouvera difficile de satisfaire l'opinion publique s'il ne va pas aussi loin que M. Haultain. L'honorable député (M. Borden) a déclaré qu'en 1902 M. Haultain avait remporté les élections au cri de Vive l'autonomie provinciale. Tout le monde sait que M. Haultain adopta la tactique

du rusé politicien, et obtint un verdict par surprise. J'imagine que s'il y avait eu assez de temps pour discuter devant le peuple la question de l'autonomie politique et autres questions, M. Haultain n'aurait pas remporté la victoire. Mais c'était dans le temps des semailles ; les gens ne pouvaient se rendre au bureau de votation ; il fit les élections, obtint un verdict à l'emporte-pièce, et il prétend aujourd'hui que c'était un verdict en faveur de l'autonomie provinciale. Je tiens à dire que les électeurs ne se préoccupèrent aucunement de cette question. Le chef de l'opposition pourrait tout aussi bien prétendre qu'en portant M. Roblin au pouvoir, les habitants du Manitoba se déclarèrent favorables à un tarif élevé, parce que M. Roblin en avait parlé dans le cours de la campagne électorale. M. Haultain est dans la même position. Ses électeurs ne se tracassaient pas l'esprit de la question de l'autonomie provinciale ; ils savaient que cette autonomie provinciale ne pourrait leur venir que d'Ottawa, et non pas de lui ; et effectivement, M. Haultain remporta plusieurs circonscriptions dans mon district. Je l'appuyai moi-même, et je l'aidai de toutes mes forces à remporter quelques sièges, sans m'arrêter du tout à la question de l'autonomie provinciale. En ma qualité de représentant de cette partie du pays, je tiens à déclarer que mes commettants sont opposés à l'établissement de l'autonomie provinciale pour le moment. Je pense que nous sommes fort bien comme nous sommes. Nous avons été traités très généreusement, et, avec l'aide du chef de l'opposition, nous serons traités encore plus généreusement et nous obtiendrons les subsides nécessaires pour administrer le pays sans nous endetter et sans taxer le peuple. Il n'y a pas de partie du Canada où les taxes soient moins lourdes actuellement que dans les Territoires. On m'a donné à entendre que M. Haultain avait l'intention d'établir des municipalités. S'il le fait, il autorisera les municipalités à contracter des emprunts. On m'informe qu'il a l'intention de présenter un bill à cet effet. Je ne sais trop ce qui en est, ni ce que le peuple en dira : mais, à mon avis, toutes choses considérées, nous sommes très bien situés maintenant et nous ferions mieux de nous conformer au vieux dicton : Le mieux est l'ennemi du bien. Je crois que les habitants des Territoires du Nord-Ouest sont de cet avis.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Depuis sept ans que je siège ici, j'ai eu l'occasion de prêter l'oreille à certains discours assez étranges ; mais, ce soir, le député d'Alberta (M. Oliver) s'est surpassé à cet égard. Mes sympathies lui sont acquises, car sa position doit être très embarrassante, obligé comme il l'est de faire un discours à la fois pour et contre l'autonomie. Il voudrait que les détails fussent réglés sur-le-champ, et il ne veut pas que ces détails soient réglés à moins que ce ne soit d'avance, et non pas par le chef du gouvernement, mais par celui de l'opposition.

Il est en faveur de l'octroi d'un subside plus considérable, mais il combat la motion du chef de la gauche demandant que cette question soit examinée sur-le-champ, et les détails référés aux représentants du peuple avant que l'autonomie soit accordée et avant qu'elle soit acceptée par eux. L'honorable député se trouve donc dans une position des plus embarrassantes ; il sent dans le fond de son âme qu'il parle à l'encontre des désirs de ses commettants lorsque, sans vigueur, je le reconnais, il combat la proposition de leur accorder l'autonomie. Il nous a dit qu'il serait en faveur de l'autonomie, si elle était accordée aux termes proposés par le premier ministre Haultain, dans le bill qui nous a été soumis ; mais que sans cela, il la combattrait. Sûrement, il n'a pas lu certains discours prononcés par le premier ministre. Haultain depuis que ce bill a été soumis au parlement par le ministère. Dans ces discours, il déclarait que bien qu'il n'eût demandé que ce qu'il considérait juste et ce à quoi les Territoires avaient droit, d'autre part, il ne refuserait pas de discuter la question et d'accepter des conditions moins favorables en vue d'obtenir l'autonomie territoriale pour ses administrés. Il ne déclare pas en autant de mots, rigidement, qu'à moins d'obtenir l'autonomie territoriale aux conditions posées par lui, il préfère s'en passer. Il dit : Voilà ce à quoi nous avons droit ; ces conditions devraient être acceptées ; mais (comme il l'a déclaré dans les discours publics prononcés depuis), nous sommes prêts à entrer en négociation avec le gouvernement en vue d'obtenir les meilleures conditions possibles.

L'honorable député a dirigé son attaque principalement contre le chef de l'opposition. C'est bien là l'attitude qu'il devait prendre en sa qualité de partisan docile du ministère actuel. Il sait que le gouvernement ne veut pas accorder l'autonomie, et il ne voulait pas le placer dans une position embarrassante. Il craint même que les membres de la droite ne se rallient au chef de l'opposition qui, dans la circonstance, a touché une fibre sensible chez les habitants du Nord-Ouest ; et au lieu de s'adresser au gouvernement, dont il est un partisan si prononcé, il a fait porter son attaque entièrement sur le chef de l'opposition, comme si celui-ci était appelé à formuler une politique sur cette question. Il dit que c'est une vieille question, qu'elle ne date pas de cette année, qu'elle a été discutée naguère lorsqu'il occupait un siège à l'assemblée législative des Terirtoires. Oui, et il a oublié de dire à la Chambre que dans le temps lui-même était en faveur de l'autonomie locale; mais aujourd'hui, il la combat. L'honorable député s'en est même pris au chef de l'opposition de ce que cette question n'avait pas été soulevée auparavant. Or, celui-ci a soulevé la question, non seulement au début de

la présente session, mais l'année dernière, dans une circonstance où il engagera le gouvernement à agir sans retard. L'attaque de l'honorable député d'Alberta contre le chef de la gauche ne venait donc pas en son temps et n'avait pas sa raison d'être.

L'honorable député dit que c'est de l'argent qu'il leur faut et non des paroles. Il faut parfois beaucoup de paroles pour obtenir du présent gouvernement un peu d'argent pour certaines parties du pays ; mais il change bien vite d'attitude lorsqu'il s'agit de voter $125.000.000 pour un chemin de fer entre Winnipeg et Moncton, qui ne portera guère remède à la congestion du trafic dans l'ouest. Et, soit dit en passant, c'est bien l'intention du ministre de l'Intérieur que nos terres du Nord-Ouest servent à payer la construction de ce chemin de fer.

M. McCREARY : Non.

M. ROCHE (Marquette) : Il n'est pas passible de tirer d'autre conclusion de la déclaration faite dans cette Chambre par le ministre de l'Intérieur, lorsqu'il a dit qu'il allait soumettre un bill en vue de se faire autoriser à disposer de 50,000,000 d'acres de terres, qui, a-t-il dit, avaient été remises à l'Etat et auxquelles la construction de ce chemin de fer donnerait une bien plus grande valeur. Le " Globe " de Toronto, relève cette déclaration et affirme en propres termes que c'était bien là l'intention du gouvernement, et ce n'est que récemment, après que l'opinion publique eût été mise en émoi, qu'un article inspiré parut dans le " Leader," de Régina, rédigé par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), déclarant qu'il y avait eu erreur sur ce point, que ce n'était pas là l'intention du gouvernement, et qu'aucune mesure ne serait votée à cet égard dans le cours de la présente session, bien qu'il ne voulut pas engager l'avenir. La question de l'autonomie provinciale a été débattue, non seulement dans le cours de la présente session, mais dans le cours de la session dernière. L'honorable ministre des Finances dans un discours qu'il fit à la Chambre donna l'impression que dans un avenir très rapproché, peut-être même avant l'expiration de douze mois, l'autonomie provinciale serait accordée aux habitants de cette partie du Canada. Malheureusement, le gentleman qui est censé orienter la politique du gouvernement, le premier ministre jeta de l'eau froide sur cet enthousiasme, et ne laissa aucun doute à la Chambre quant à son attitude sur la question. Il déclara nettement, que tant que le gouvernement serait au pouvoir, les habitants des Territoires ne devraient pas s'attendre à recevoir l'autonomie locale d'ici à bien des années encore ; et le ministre de l'Intérieur prit la même attitude l'année dernière, lorsqu'il fit observer qu'il ne serait pas expédient d'accorder le self-government aux Territoires du Nord-Ouest, tant que le chiffre de la population ne serait pas de 600,000 ou de 700,000. Par conséquent, je ne comprends pas l'honorable député d'Assiniboine-ouest, lorsqu'il déclare, ce soir, que le ministre de l'Intérieur, non seulement dans les publications officielles, mais dans les discours prononcés dans cette enceinte, la session dernière, a déclaré précisément le contraire.

M. SCOTT : Que l'honorable député me permette de lui rappeler que le ministre des Finances a fait une déclaration virtuellement à cet effet en cette Chambre dans le cours de la présente session.

M. ROCHE (Marquette) : Et qu'est-ce que le premier ministre a dit immédiatement après, lorsque je soumis ses vues à la Chambre ? Je déclarai que j'exposais avec exactitude les opinions exprimées par le premier ministre en lui faisant dire que d'ici à bien des années, les Territoires ne devraient pas s'attendre à recevoir l'autonomie du présent ministère ; et le premier ministre s'écria : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Si j'ai dit : Ecoutez ! écoutez ! ce n'était pas dans le sens affirmatif, mais au contraire dans le sens négatif.

M. ROCHE (Marquette) : Mais le discours du très honorable premier ministre confirmait ma prétention.

Le PREMIER MINISTRE : Alors citez mes paroles.

M. ROCHE (Marquette) : Si l'on me permet de faire allusion à un débat antérieur, je le ferai avec plaisir, car j'ai le volume des " Débats " sous la main. Il fit observer que ce n'était pas un mal sans mélange que d'empêcher les habitants du Nord-Ouest d'hypothéquer leur patrimoine ; et toute son argumentation était à l'encontre de l'idée d'accorder l'autonomie pour bien des années à venir. Je regrette que sur cette question importante au point de vue du bien-être des habitants de l'ouest, il existe une divergence d'opinion parmi les représentants de cette partie du pays qui appuient le gouvernement. Je ne pense pas représenter faussement l'attitude de ces honorables messieurs lorsque je dis qu'ils sont divisés sur cette question, à moins que l'honorable député d'Assiniboine-ouest n'ait grandement changé d'opinion depuis la dernière session.

M. SCOTT : Il existe une nouvelle condition, cette année.

M. ROCHE (Marquette) : Lorsque je parlai sur cette question auparavant, je dis :

Mais le premier ministre a avancé des arguments très forts, sans doute, à son point de vue, pour démontrer que l'autonomie provinciale ne devrait pas être accordée aux Territoires du Nord-Ouest d'ici a bien des années.

Le PREMIER MINISTRE. Ecoutez, écoutez !

M. ROCHE (Marquette) : Le premier ministre dit : écoutez, écoutez ! j'en conclus que j'énonce exactement son opinion.

Le très honorable premier ministre verra, je pense que ma déclaration est parfaite-

ment exacte. L'honorable député d'Assiniboine-est (M. Douglas), qui n'est pas à son siège ce soir, exprima l'opinion qu'il serait plus sage de remettre à plusieurs années la constitution des Territoires en provinces autonome, comme il était persuadé que le régime actuel était beaucoup plus favorable. Il déclara, que, dans son opinion, la plupart de ses commettants ne voulaient pas de l'autonomie locale, tandis que son collègue, l'honorable député d'Assiniboine-ouest, soutint l'opininon contraire. Il déclara nettement que, même avec un subside plus fort (je recommande cette observation à l'honorable député d'Alberta), les habitants des Territoires ne seraient pas satisfaits si on ne leur accordait pas l'autonomie locale. C'était là l'opinion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à la dernière session, bien que je le reconnais, il n'y mît pas de vigueur, par crainte d'embarrasser le gouvernement qu'il appuie. D'autre part, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) se montra un peu plus prudent à la dernière session que dans celle-ci ; il ne se prononce pas aussi carrément contre l'autonomie ; toutefois, il affirme que ses électeurs en grande majorté, y étaient opposés, et lui-même pensait qu'il vaudrait mieux ne pas l'obtenir tant que la population du pays ne serait pas plus forte et en mesure de retirer un subside plus considérable sous forme de capitation. D'autre part, l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), à la fois dans cette Chambre et ailleurs, s'est prononcé si nettement contre l'autonomie, qu'il a été critiqué, non seulement par les journaux de l'ouest, mais par la presse indépendante de l'est. Nous avons donc une Chambre divisée contre elle-même sur cette question très importante au sujet de laquelle il faudrait qu'il y eût unanimité, du moins parmi les partisans du gouvernement. Il n'est pas surprenant que le ministère refuse d'accorder au peuple l'autonomie locale, lorsque cette divergence d'opinion se manifeste en cette Chambre parmi ses propres partisans. L'honorable député d'Alberta, en parlant de cette question dans une circonstance antérieure, déclara que les habitants du Nord-Ouest étaient, en majorité écrasante (je crois que c'est le terme dont il s'est servi), opposés à l'établissement de l'autonomie provinciale. Or, je ne crois pas qu'il ait exprimé avec justesse l'opinion publique sur cette question lorsqu'il s'est servi de ce terme.

M. OLIVER : L'honorable député a dit à plusieurs reprises que j'étais opposé à l'autonomie provinciale. Je me suis toujours prononcé en faveur de l'autonomie provinciale aux conditions posées par M. Haultain.

M. ROCHE (Marquette) : Sans doute, l'honorable député peut bien dire cela. Je suppose qu'il n'y a pas un seul député ici présent qui ne serait en faveur de l'autonomie provinciale à ces conditions. Mais l'honorable députés prétend-t-il que M. Haultain n'accepterait pas l'autonomie provinciale de notre gouvernement, si ce n'est exactement aux conditions posées par lui ?

M. OLIVER : Je ne puis dire ce que ferait M. Haultain; je prends simplement les conditions qu'il a posées et je dis qu'elles me paraissent acceptables. En discutant la question, il s'est borné à déclarer qu'il serait en faveur de l'autonomie provinciale seulement si on prenait, pour base du calcul du subside, une population plus nombreuse.

M. SCOTT : Le premier ministre Haultain a déclaré publiquement qu'il se passerait de l'autonomie provinciale plutôt que de l'accepter aux conditions auxquelles le Manitoba l'a obtenue.

M. ROCHE (Marquette) : Cela n'a rien à voir à la question que nous discutons. Nous ne demandons pas les conditions qui furent accordées au Manitoba ; nous ne limitons pas la discussion à telles ou telles conditions; nous demandons que l'affaire soit immédiatement réglée en conformité des pétitions de l'Assemblée législative ; nous demandons que le gouvernement mette ces pétitions à l'étude. L'honorable député d'Alberta a dit:

> Parlant en mon nom et au nom de ceux qui partagent mon opinion, et qui forment, je crois, l'écrasante majorité des habitants du Nord-Ouest, je dirai qu'il vaut mieux attendre jusqu'à ce que par suite de l'accroissement de la population, nous soyons sûrs d'obtenir des conditions plus favorables que celles qu'on nous accorderait probablement aujourd'hui.

M. OLIVER : Je ferai observer que mes paroles dans cette circonstance visaient non pas ce que M. Haultain proposait, mais ce que nous pourrions obtenir suivant moi; c'est une tout autre affaire.

M. ROCHE (Marquette) : M. Haultain lui-même n'a pas demandé exactement ce que l'honorable député demande; il a demandé une allocation par tête sur un chiffre fixe de population.

M. OLIVER : Non; il a demandé une allocation par tête sur un chiffre croissant de population.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député a soufflé le froid et le chaud sur cette question mainte fois. Il m'a donné l'impression, il a même déclaré nettement qu'il vaudrait mieux attendre que la population fût plus nombreuse, afin de pouvoir obtenir un subside plus considérable. D'après les entrevues que j'ai eues avec des citoyens éminents de cette partie du Canada, d'après les commentaires des journaux (parmi lesquels, toutefois, je ne comprends pas le " Bulletin ", d'Edmonton), d'après les commentaires des journaux indépendants en politique, et d'après les déclarations des membres de l'Assemblée législative du Nord-Ouest, je m'étais formé une opinion tout à fait contraire à celle de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Qu'il n'y ait pas unanimité parfaite d'opinion, je le concède; mais comme l'honorable député d'Assiniboi-

ne-ouest (M. Scott), le disait, en un langage énergique lors de la dernière session, si le gouvernement attend que cette unanimité se produise, il lui faudra attendre jusqu'à l'avènement du règne de Dieu sur la terre; et assurément, il devra faire dans cette circonstance, comme dans tout autre où une grande question se débat; il existera toujours certaines divergences d'opinion parmi le peuple; mais si le langage dont se sont servis les représentants des Territoires à l'Assemblée législative nous permet de juger de l'opinion publique sur cette question, elle est d'une manière formidable en faveur de l'établissement de l'autonomie provinciale le plus tôt possible.

M. OLIVER : A quelle conditions ?

M. ROCHE (Marquette) : Si vous votez en faveur de l'amendement du chef de l'opposition, vous verrez à quelle conditions. C'est exactement ce que demandent les habitants du Nord-Ouest, une conférence en vue de déterminer les conditions; et je ne conçois pas comment l'honnorable député peut en bonne raison s'acquitter de son devoir (je le dis sans vouloir lui faire la leçon, car il sait ce qu'il a à faire) en votant contre l'amendement de l'honnorable chef de l'opposition, qui est si raisonnable et modéré. Il peut exister une divergence d'opinion quant au nombre des provinces, je le reconnais; mais c'est là une question qu'il va falloir régler un jour ou l'autre. Dans cinq ou dix ans d'ici, elle se présentera tout autant qu'aujourd'hui; et c'est, au plus, une question de détails que les habitants des Territoires eux-mêmes, si vous les mettez en mesure de le faire, seront très heureux de décider pour vous. Dans le discours du trône, lu à l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, lors de la dernière session, il était nettement déclaré que l'assemblée devrait, de toute nécessité, avoir de plus grands pouvoirs, des revenus plus considérables, ainsi que des institutions provinciales ; et M. Haultain, dans son adresse à la suite du discours déclara que le gouvernement des Territoires avait eu recours à tous les moyens à peu près, si ce n'est la force, pour faire reconnaître leurs droits du présent gouvernement, mais sans succès. C'est là un langage très significatif dans la bouche du premier ministre des Territoires ; mais il nous donne une idée des froissements et de l'irritation causés par la conduite du gouvernement à leur égard. M. Haultain, dans ce discours, déclara :

" Tout ce qu'il était possible de faire a été fait," dit-il, " en vue d'obtenir les fonds et les pouvoirs nécessaires. Ces représentations ont été appuyées par des résolutions, des mémoires, et des adresses de l'Assemblée législative. Maintenant, la question est celle-ci : que pouvons-nous faire de plus ? " Il parla de l'excédent de $13,000,000 et des " dépenses extravagantes faites dans l'est du Canada," et il ajouta : " Si le confort et la prospérité des nouveaux colons n'ont pas plus d'importance que des brise-lames, salles d'exercice, etc., ne faut-il pas en venir à la conclusion qu'il importe de mettre fin sans retard à l'état de dépendance des territoires à l'égard du Dominion ? " Il faut insister pour obtenir sur-le-champ l'établissement d'institutions provinciales dans les territoires.

M. Haultain discuta certains moyens de soulagement temporaire, comme de recourir à l'établissement d'institutions municipales, et à l'augmentation des taxes locales. " Il faudra recourir davantage à ce moyen, dit-il, à mesure que les besoins du pays augmenteront. Mais, par-dessus tout, il nous faut l'autonomie provinciale. La question de l'autonomie provinciale, est, après tout, la seule solution de nos difficultés constitutionnelles et financières. C'est la seule solution, parce que nous aurons non seulement les revenus pour faire face à ces difficultés, mais les pouvoirs nécessaires pour entreprendre les travaux que notre législature est tenue d'entreprendre en vue de répondre aux besoins de ce pays grand et grandissant.

Manitoba, qui s'étend à l'est des Territoires, a joui des institutions provinciales pour son propre compte et pour le plus grand avantage de ses habitants, depuis un très grand nombre d'années. L'autonomie fut accordée à la province du Manitoba à une époque où elle renfermait à peu près 17,000 habitants. La Colombie Anglaise jouit également de cet avantage, bien qu'elle renferme une population beaucoup moindre que les Territoires ne renferment aujourd'hui. Les Territoires aujourd'hui ont une population beaucoup plus considérable que l'Ile du Prince-Edouard ; et pourtant, on refuse à ces quelque 250,000 ou 300,000 habitants les droits accordés aux Canadiens dans les autres provinces de la Confédération.

La Chambre se rend compte, sans doute, que cet état de choses ne suarait exister beaucoup longtemps. Il est la source de beaucoup d'ennuis et de beaucoup de malaise parmi les nouveaux venus dans ce pays, et un jour ou l'autre, à moins que le gouvernement ne prenne l'affaire en mains, il aura sur les bras de sérieuses diuculés, et plus il différera de s'occuper de la question, plus les difficultés s'accumuleront. Les colons affluent dans ce pays d'année en année ; les établissements deviennent plus danses ; de nouvelles circonscriptions scolaires doivent être organisées, de nouvelles écoles établies, afin de répondre aux besoins de la jeune génération. Par suite, le gouvernement des Territoires va être appelé à faire de grandes dépense, et il n'a aucun moyen de prélever des fonds. si ce n'est une légère taxe foncière ; il s'est adressé à nous, nous priant de lui accorder un mintant quelconque pour cette fin. Les gens là-bas sont irrités de se sentir ainsi dépendans de notre parlement ; ils trouvent que nous les tenons en lisières, il y a deux ans, et l'année dernière encore, je pense, le pays fut éprouvé par des inondations très désastreuses, qui, d'après les correspondances déposées sur la table, emportèrent plus de 140 ponts ; et parce que le gouvernement des Territoires fut contraint de dépenser par avance pendant quelques mois ses revenus, l'honorable

ministre de l'Intérieur, en nous demandant de voter un crédit supplémentaire de $100,000,000 pour faire face à cette dépense imprévue, ajoutta en manière d'excuse que le gouvernement des Territoires avait dépensé par avance son revenu, et s'était hâté de faire cette dépense six mois avant le temps, peut-être imprudemment, comme il le fit observer.

Or, le gouvernement des Territoires pouvait-il faire autre chose ? Les colons affluaient dans le pays, et les inondations avaient enlevé les ponts sur les rivières. Il fallait que les habitants pussent se rendre au marché ; il leur fallait des ponts. Le gouvernement n'avait pas l'argent pour construire ces ponts ; et plutôt que de causer du mécontentement et même des souffrances parmi le peuple, il dépensa par avance ses revenus. Et le ministre de l'Intérieur jugea à propos de parler de cette dépense comme d'une "dépense peut-être imprudente". Dans mon opinion, les habitants des Territoires du Nord-Ouest sont tout aussi capables d'administrer leurs affaires que ceux d'aucune autre partie du Canada, nonobstant la défiance que semble avoir le présent gouvernement à leur égard. Et pourquoi ne seraient-ils pas aussi capables que d'autres ? D'où viennent ces colons ? Nombre d'entre eux viennent des Etats-Unis, comme on l'a fait observer. Ce sont des gens habitués aux institutions libres, et qui s'attachent à les retrouver au Canada ; ils ne seront pas satisfaits tant qu'ils ne les auront pas obtenues. Nombre de ces colons habitaient l'est du Canada, et jouissaient de l'autonomie locale dans leurs provinces d'origine ; ils s'attendent également à jouir de la même antonomie dans le nouveau milieu où ils s'établissent ; ils ne seront pas satsfaits tant qu'ils ne l'auront pas. Nous savons tous que le meilleur agent d'immigration, c'est le colon satisfait ; et à moins que nous ne fassions sentir à ces gens qu'ils ne sont pas dépendants des autres, à moins que nous ne les mettions à même d'élire, pour administrer leurs affaires, des représentants qui relèveront directement d'eux, je pense qu'il se produira beaucoup d'irritation à l'avenir. Nous avons entendu dans le passé bien des éloges à l'adresse des gouvernements successifs dirigés par M. Haultain ; et à bon droit. Je crois que l'administration des Territoires par lui a été sage et judicieuse ; autrement, il n'aurait pas reçu en maintes occasions, comme il l'a fait, ces témoignages d'approbation publics. Et puisque lui et ses collègues font preuve de tant d'habileté, pourquoi supposer qu'ils en montreraient moins si les Territoires étaient constitués en provinces autonomes, comme ils le demandent Comment s'y est-on pris pour former le ministère actuel ? Le premier ministre, pour former son cabinet ne s'est pas contenté de choisir parmi ceux qui avaient combattu à ses côtés dans les rangs de l'opposition pendant dix-huit ans. Il invita les premiers ministres des provinces à se joindre à lui. Il s'assura du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, de celui du Nouveau-Brunswick, de celui de l'Ontario, et il enleva son procureur général au Manitoba. Quatre de ces ministres se trouvaient ainsi enlevés au gouvernement des provinces. Et ce qui me surprend, c'est d'entendre ces anciens ministres provinciaux, maintenant qu'ils ont été élevés à la position de ministres dans le cabinet fédéral, déclarer dans leur égoïsme : Nous sommes sortis de la cuisse de Jupiter, et ceux qui n'ont pas été choisis, qui ont été laissés dans l'ombre, ne sont pas même propres à la direction de leurs affaires locales. Comme l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) le dit.

L'autonomie locale sera acceptée par la population du Nord-Ouest, si les conditions sont favorables. Notre parlement est en mesure de traiter non seulement avec justice, mais avec libéralité, la population du Nord-Ouest; et en ce faisant, il prendra le meilleur moyen d'encourager les colons à se porter de ce côté. Nous dépensons aujourd'hui, plus d'un million de dollars en vue de recruter des immigrants. A mon point de vue, c'est le devoir du parlement de s'efforcer de pourvoir à la protection des colons que nous avons, de les rendre contents de leur sort, plutôt que de faire d'énormes dépenses pour attirer des gens dont quelques-uns ne sont pas aussi désirables peut-être que nous le voudrions.

Parmi les documents déposés sur la table, nous avons des résolutions du Nord-Ouest demandant l'autonomie provinciale. L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) a lu un extrait d'une certain journal, de sa propre ville, je pense, pour montrer queles habitants ne désiraient pas l'autonomie locale. D'après cet honorable député, les gens là-bas ne sont pas fortement en faveur de l'autonomie. Mais en parcourant la liasse de documents déposés sur la table, je vois que l'honorable député lui-même, dans une lettre en date du 14 avril, 1903, transmet au premier ministre les vœux exprimés par la Chambre de commerce de se propre ville. Ce document est ainsi conçu :

Dans l'opinion de la Chambre de commerce de Prince-Albert, le temps est bien venu d'organiser cette partie du Canada, désignée sous le nom de Territoires du Nord-Ouest, en provinces, chacune dotée de tous les droits et privilèges provinciaux. Par suite de l'énorme nombre des colons arrivant dans le district de Saskatchewan, non seulement des autres parties du Canada, mais virtuellement de toutes les parties du monde, il va nous falloir des fonds beaucoup plus considérables en vue de l'amélioration des chemins, de la construction de ponts, de travaux publics, d'écoles, etc. Notre Chambre est pleinement convaincue que la seule manière dont nous puissons faire face à nos obligations croissontes chaque année, c'est de nous faire autoriser à administrer directement nos affaires.

La Chambre de commerce n'ignore pas que cette question a été déjà signalée au gouvernement ; mais elle considère le moment des plus

opportuns pour demander avec instance que l'affaire soit réglée sur-le-champ, car nous sommes persuadés que la prospérité présente et future de cette vaste et importante partie du Canada dépend dans une grande mesure de l'acceptation de notre proposition.

Voici la chambre de commerce de Prince-Albert, composée, je suppose, comme ailleurs d'hommes d'affaires appartenant aux deux partis politiques; et par l'entremise de leur représentant, ils envoient une pétition demandant l'établissement d'institutions provinciales dans le Nord-Ouest. Et pourtant, l'honorable député (M. Davis) se fondant sur quelques paroles qu'il a lues dans un journal, met absolument de côté l'opinion exprimée par la chambre de commerce, et déclare que l'opinion publique n'est pas en faveur de l'autonomie. D'autres résolutions ont été présentées par diverses localités dans les Territoires, comme, par exemple, Calgary, Lethbridge, Grenfel, et autres, résolutions formulées non seulement par des chambres de commerce, mais par des conseils municipaux de villages et de villes.

L'honorable député (M. Davis) déclare que c'est là une manœuvre politique. Il affirme que la dernière élection ne fut pas remportée sur la question de l'autonomie provinciale. La victoire, dit-il, fut remportée par surprise. Pourtant, il s'attribue le mérite d'avoir aidé à obtenir ce verdict instantané, parce que, dit-il, on a eu recours à son influence pour faire voter les électeurs de trois ou quatre circonscriptions en faveur du gouvernement des Territoires. Un des membres de ce gouvernement des Territoires, le ministre des Travaux publics, je crois, l'honorable M. Bulyea, est un libéral. Cet honorable gentleman était à Winnipeg, en octobre, et pendant son séjour là il fut interviewé par un représentant de la presse. Voici ce qu'on lui fait dire:

Winnipeg, 5 octobre.—L'honorable G. H. V. Bulyea, commissaire des Travaux publics dans le gouvernement des Territoires est passé par Winnipeg, et pendant son séjour ici, a causé avec votre correspondant de la question de l'autonomie territoriale. M. Bulyea semblait croire que l'affaire était simple. Les dernières élections territoriales se sont faites sur la question de l'autonomie provinciale, en vue d'obtenir l'érection d'une province pour toute la superficie couverte actuellement par les territoires. Le résultat fut bien tranché : des trente-cinq membres de l'assemblée, trente furent élus pour s'être prononcés en faveur de l'autonomie territoriale.

Voici donc ce membre du gouvernement des Territoires, ce libéral, ce partisan du gouvernement d'Ottawa, qui a, je crois, engagé fortement nos ministres au simple point de vue de l'intérêt politique, à accorder l'autonomie provinciale aux Territoires. Assurément, l'honorable député de Saskatchewan ne saurait répudier le collège libéral de M. Haultain. Je ne veux pas fatiguer la Chambre davantage, et je me contenterai de déclarer que ce devrait être le désir, non seulement des Canadiens de l'Ouest, mais de ceux de l'est, de faire régler cette question une fois pour toutes; et ce désir, on pourra l'exprimer en votant pour l'amendement du chef de l'opposition, dont le but est d'ajouter sur-le-champ aux pouvoirs de la législature des Territoires et de déterminer les conditions qui, avant d'être adoptées, devront être référées aux Territoires en vue de s'assurer qu'elles sont agréables aux habitants de cette partie du pays.

M. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Comme mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver), je regrette que le chef de l'opposition n'ait pas soulevé cette question très importante plus tôt dans le cours de la session. Il s'excuse en disant que le rapport imprimé n'a pas été déposé avant la fin de juillet ; mais si ma mémoire ne me trompe pas, il a informé la Chambre que ce rapport imprimé lui était parvenu, de l'Assemblée législative de Régina, beaucoup plus tôt dans la session. Il est regrettable que cette importante discussion n'ait pas eu lieu plus tôt, considérant que pendant trois mois, du commencement de mai à la fin de juillet, la députation n'a fait que tuer le temps. Toutefois, il me fait plaisir d'entendre le chef de l'opposition et mon honorable ami de Marquette (M. Roche) s'exprimer de cette manière, si peu de temps après que j'aie moi-même fait entendre ma voix ici il y a deux ans, à la première occasion qui s'est offerte, et encore l'année dernière. Je pense, toutefois, que les habitants des Territoires du Nord-Ouest auraient une plus grande confiance dans nos honorables amis de la gauche si leur désir de plaire et leur perspicacité n'étaient pas tant sujettes à caution. Il est clair que l'opposition est plus satisfaisante lorsque la prospérité des Territoires est menacée. L'honorable député de Marquette n'a-t-il pas tenté, il y a quelques instants, de jeter du doute sur la dénégation faite ici il y a un mois par le ministre des Finances en ce qui regarde la politique du gouvernement? On prétendait que cet honorable ministre avait donné à entendre que les terres du Nord-Ouest seraient vendues et que le ministère actuel allait poursuivre la politique insensée et inique adoptée par les gouvernements antérieurs et continuer de vendre les terres du Nord-Ouest pour des fins fédérales. Le ministre des Finances, il y a à peu près deux semaines, à déclaré catégoriquement que le gouvernement ne se proposait de rien faire de tel.

M. CLANCY : L'honorable député est tout à fait dans l'erreur. Le ministre des Finances n'a pas fait de telle déclaration en cette Chambre; et je le dis en la présence même de ce ministre.

M. SCOTT : Le ministre des Finances pourra s'expliquer lui-même. J'ai prêté l'oreille à son discours, et j'ai compris qu'il avait dit qu'aucune telle politique ne serait adoptée, qu'aucune telle loi ne serait proposée. L'honorable député de Marquette semble se réjouir à la pensée que l'autonomie ne sera peut-être pas concédée de long-

temps, car il y a moins d'un quart d'heure il citait les paroles prononcées par le premier ministre il y a quinze jours, et cherchait à en dénaturer le sens, comme si le premier ministre avait dit que l'autonomie provinciale ne serait pas accordée d'ici à bien des années. Le premier ministre a déclaré ce soir qu'il ne voulait pas dire que les habitants des Territoires du Nord-Ouest seraient privés pendant des années de l'autonomie provinciale; mais l'honorable député de Marquette voudrait bien se persuader du contraire.

Les populatons des Territoires du Nord-Ouest seront en lieu de douter si les honorables députés sont intéressés à leur bien-être. Il est regrettable que cet important problème de l'autonomie provinciale dégénère en question de parti. Il y a quelques mois, aux Territoires du Nord-Ouest, on a essayé de faire de cette question le jouet des partis politiques. Il est regrettable que le chef de l'opposition se soit prêté à cette manœuvre, en proposant son amendement et en demandant la déchéance du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : La motion demande au gouvernement de se rendre aux vœux de la législature du Nord-Ouest ; elle ne tend pas plus à demander la déchéance du gouvernement que ne le faisait la motion proposée par le député de Hants (M. Russell) il y a deux ou trois ans, au sujet du commerce de préférence.

M. SCOTT : Si l'on en juge d'après les observations du chef de l'opposition et du dété de Marquette, on cherche à faire dégénérer en affaire de parti la concession de l'autonomie provinciale aux Territoires. Si les honorables députés consentent à assurer cette responsabilité, alors c'est le devoir des citoyens du Nord-Ouest d'envisager la question à ce point de vue ; et bien que la session soit fort avancée, je vais consacrer quelques instants à faire l'historique de l'attitude prise à ce sujet par les deux grands partis politique au Canada. Comme l'a fait observer le député d'Alberta, il s'agit surtout d'une question financière. Si l'Assemblée du Nord-Ouest se trouve dans une situation financère qui lui permette de remplir ses devoirs, alors ni les populations de cette contrée ni cette législature elle-même ne seraient en lieu de formuler de griefs. Il serait facile de citer nombre de discours de M. Haultain dans ce sens. Par conséquent, si nous sommes en mesure de prouver que cette année, on a bien pourvu aux besoins financiers du Nord-Ouest nous aurons prouvé qu'il n'est pas d'urgence, pour le moment de lui accorder l'autonomie provinciale. Le député de Grey-est (M. Sproule) a soulevé une objection au sujet de l'attitude prise par le gouvernement du Nord-Ouest au sujet de l'avance de $250,000 votés par ce parlement. Je serais fort étonné d'apprendre que le gouvernement du Nord-Ouest ait refusé d'accepter cette avance, car, il a convoqué une session spéciale dans le but de voter les deniers qui sont mis à sa disposition.

M. SPROULE : Le gouvernement du Nord-Ouest déclare qu'il n'acceptera pas sur le compte du capital.

M. SCOTT : Je vais citer un extrait de l'exposé budgétaire du premier ministre des Territoires à la dernière session de la législature. Cette citation est empruntée à un journal indépendant, le " Standard ", de Régina.

> Si cette avance imputable sur le capital nous était offerte à des conditions légitimes, il y aurait lieu de se demander s'il ne faudrait pas l'accepter. S'il était possible d'obtenir une avance imputable sur le capital a des conditions légitimes, nous sérions alors autorisés à faire face aux dépenses imputables sur le capital à même l'avance : Comme par exemple ces grands ponts d'acier en voie de construction, les explorations, du pays, la construction des chemins, etc., des dépenses légitimement imputables sur le capital.

M. Haultain avait formulé certaines objections relatives aux conditions que le gouvernement se proposait d'attacher à l'avance imputable sur le capital, au début; mais on a éliminé ces conditions et je suis informé que M. Haultain est prêt à accepter cette avance et à utiliser ces deniers. Je serais bien surpris qu'il en fût autrement, car le 18 avril M. Haultain m'adressait la dépêche que voici:

> L'avance imputable sur le capital répond à nos vœux, pourvu qu'elle se fasse sans condition et qu'elle ne soit pas grevée des frais relatifs aux ponts " Belly " et " Old Man."

M. SPROULE : A quelle époque cela remonte-t-il ?

M. SCOTT : Au 18 avril 1903.

M. SPROULE : Le 20 avril M. Haultain dit :

> Nous n'avons jamais demandé l'établissement d'un compte imputable sur le capital, et je ne désire nullement la chose, jusqu'à ce qu'on nous ait accordé une subvention annuelle plus libérale.

M. SCOTT : Le ministre des Finances a déjà cité cette dépêche, au cours du débat relatif à l'avance en question.

M. SPROULE : Je voulais simplement donner la réplique à l'honorable député qui prétend que la disposition établie répond aux vœux de M. Haultain.

M. SCOTT : Je ne fais que citer une dépêche de M. Haultain qui dit le 18 avril :

> L'avance imputable sur le capital répond à nos vœux, pourvu qu'elle se fasse sans conditions et qu'elle ne soit pas grevée des frais relatifs aux ponts " Belly " et " Old Man."

M. SPROULE : J'ai cité les paroles prononcées par M. Haultain, le 20 avril.

M. SCOTT : Dans le même message, M. Haultain déclare que la proposition contenue dans la dépêche de M. Fielding portant

paiement du déficit de $250,000 et pourvoyant à la dépense de $457,979 pour l'exercice courant, ne répond pas aux vœux que le gouvernement du Nord-Ouest et qu'une subvention supplémentaire de $200,000 est absolument nécessaire. Dans un message précédent, M. Haultain déclare qu'il refuse de prendre en considération l'offre d'une avance imputable sur le capital, tant que le gouvernement n'aura pas accordé un crédit plus élevé, pour faire face aux dépenses courantes ; et le 18 avril, il me dit dans une dépêche que nulle somme inférieure à $200,000 ne serait acceptable. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest reçoit une somme supplémentaire de $250,000 et non pas de $200,000 ; et on a éliminé les conditions critiquables attachées à l'avance en question et contre lesquelles M. Haultain avait formulé des objections. Si M. Haultain n'est pas satisfait, il est de mon devoir de déclarer ici, à titre d'agent du premier ministre des Territoires en soumettant ces propositions au ministre des Finances, que je me suis mépris sur le sens des instructions qu'il m'avait données. J'ajouterai, que les crédits accordés cette année au gouvernement du Nord-Ouest répondent parfaitement aux vœux exprimés par le gouvernement des Territoires et transmis au ministre des Finances ainsi qu'à ses collègues. De plus, j'affirme sur ma responsabilité de député qu'en formulant notre proposition nous nous sommes basés sur les déclarations mêmes de M. Haultain et de ses collègues.

M. SPROULE : M. Haultain ajoute :

Nous ne saurions donner notre assentiment à aucune proposition portant que nos dépenses seront subordonnées à l'approbation d'Ottawa.

Cependant voilà la condition expresse attachée à cette subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les stipulations se rattachant aux dépenses du gouvernement du Nord-Ouest imputables sur le compte du capital s'appliquent à toutes les autres provinces.

M. SPROULE : Quand la question a été débattue dans cette Chambre et que nous avons demandé si ces dépenses seraent subordonnées à l'approbation du gouvernement fédéral ou si le conseil du gouvernement du Nord-Ouest pourrait dépenser ces deniers comme bon lui semblerait, le ministre des Finances nous a dit : " Il va sans dire que ces dépenses seront subordonnées à l'approbation des autorités fédérales."

Le MINISTRE DES FINANCES : Les Territoires du Nord-Ouest et les autres provinces sont sur un pied d'égalité relativement à ces dépenses imputables sur le compte du capital. Toute somme qui demeure inscrite au compte du capital d'une province quelconque lui est créditée, et si elle est consacrée à des usages provinciaux, ce sont les autorités provinciales qui règlent l'emploi de ces deniers. L'approbation de l'Exécutif n'est que simple affaire de forme; et à tous évènement, les conditions attachées à l'octroi de cette avance imputable sur le capital sont identiques à celles qui seraient imposées, si les territoires étaient érigés en provinces.

M. SPROULE : Alors, pourquoi donc M. Haultain, a-t-il formulé deux objections de 20 avril?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en ignore la raison, et je suis convaincu que lorsqu'il aura bien saisi la question, il ne s'opposera plus à aucune de ces dispositions.

M. SPROULE : C'est ce qu'il a fait.

M. SCOTT : La chose est évidente. Les membres du gouvernement du Nord-Ouest ne saisissaient pas bien la nature du contrôle que le gouvernement fédéral exercerait sur cette avance imputable sur le capital. Mais lorsqu'ils liront la déclaration faite ici même l'autre soir par le ministre des Finances, et qu'ils sauront que virtuellement ces deniers seront sous le contrôle des autorités locales, ils ne formuleront plus d'objections. Pour en revenir à ce que je disais, j'ajoute que lorsque nous avons soumis notre proposition définitive au ministre des Finances, proposition à laquelle il a résolu de tout point cette année, j'en communiquerai la teneur aux membres du gouvernement du Nord-Ouest qui me répondirent que cette proposition leur semblait légitime et qu'elle répondait parfaitement à leurs vœux.

Qu'on me comprenne bien, je ne prétends pas que le gouvernement du Nord-Ouest ait voulu dire que cette proposition répond parfaitement à ses vœux, mais il nous a donné à entendre que si cette proposition était appliquée, il serait en mesure de pourvoir à tous les services de l'administration.

M. CLANCY : Pour quelle période de temps ?

M. SCOTT : Pour l'exercice courant. L'avance en question ne tend qu'à permettre au gouvernement local d'emprunter un quart de million de dollars. Si les populations des Territoires du Nord-Ouest demandent à grands cris l'autonomie provinciale, c'est qu'elles comprennent qu'il ne faut pas les dépouiller du pouvoir de faire des emprunts. Dans son dernier discours budgétaire, M. Haultain dit :

Au cours de toute la correspondance et des démêlés concernant nos relations avec Ottawa, au double point de vue financier et constitutionnel, la question des dépenses imputables sur le capital a été mise en plein relief. Nous avons soutenu que non seulement nos ressources sont insuffisantes, mais qu'il nous a fallu effectuer des dépenses importantes qui auraient pu légitimement être portées au compte du capital.

Je vais citer la lettre adressée par M. Haultain au ministre des Finances le (20 avril 1903 :

Il a été jugé nécessaire de faire remarquer que nos recettes, déjà fort insuffisantes, le de-

venaient encore davantage en raison de l'urgence de la construction des certains travaux à même nos recettes ordinaires, travaux dont le coût aurait dû être porté au compte du capital. Parfois, nous avons jugé nécessaire d'effectuer d'importantes dépenses pour la construction de différents ponts dont le coût a fortement grevé nos ressources, et qui aurait dû être réparti sur un certain nombre d'exercices. Au lieu de cela, il nous a fallu demander ces fonds aux recettes d'un seul exercice, à l'exclusion d'autres travaux également importants.

Je vais citer un extrait d'une lettre qui m'a été adressée, il y a un peu plus d'un an, par un citoyen qui a des relations intimes avec le gouvernement du Nord-Ouest. Voici ce qu'il dit :

Je vais rendre ma pensée sensible, en disant qu'aujourd'hui il y a au ministère des Travaux publics à Régina, des demandes de travaux sous forme d'améliorations pour cet exercice (1902), résultat du rapide développement de ce pays, et que l'achèvement de ces travaux nécessiterait une dépense de $400,000. Je sais, de science certaine, que la plupart des travaux demandés dans certains districts sont d'urgence au point de vue du développement de ces districts et ; d'après toutes les apparences, la réponse à ces différentes demandes sera négative : on dira qu'il n'y a pas de fonds, et qu'il est impossible d'entreprendre ces travaux, parce que le gouvernement fédéral n'a voulu ni rélever le chiffre de la subvention, ni autoriser le gouvernement des territoires à contracter une dette, de façon à pouvoir répondre aux besoins résultant de ces temps de progrès et du développement qui se réalise dans les territoires.

Voilà nombre d'années que le gouvernement du Nord-Ouest se plaint qu'il est dans l'impuissance de faire des emprunts, d'engager le crédit public, d'entreprendre des travaux de nature permanente et d'en répartir le paiement sur une longue période d'années, de façon à ce que les habitants des Territoires, dans dix ou vingt ans d'ici, puissent participer au paiement du coût de ces travaux. C'est là une des principales raisons qui expliquent l'orientation graduelle de l'opinion publique dans les Territoires dans le sens de l'autonomie provinciale. Comme l'ont fait observer le député de la Saskatchewan (M. Davis), et le député d'Alberta (M. Oliver), la subvention accordée aux Territoires du Nord-Ouest cette année, est bien supérieure à celle votée les années précédentes. Y compris l'avance, cette subvention dépasse le chiffre des crédits que le gouvernement du Nord-Ouest a portés au budget de cet exercice et qu'il a jugés d'urgence pour les différents besoins des Territoires. Si le chef de l'opposition veut bien parcourir le discours budgétaire de M. Haultain, il se convaincra qu'il a demandé $1,130,000 et qu'il a reçu $857,979 imputables sur les recettes courantes, et cela indépendent de la subvention de $84,000 affectée à la construction des ponts, et abstraction faite de l'avance imputable sur le capital. La somme accordée égale donc 85 pour 100 des évaluations budgétaires que M. Haultain nous a soumises l'hiver dernier, et j'ajoute qu'en accordant une subvention atteignant pareil chiffre, le gouvernement répond aux vœux et aux besoins du Nord-Ouest dans une plus large mesure qu'il ne l'a fait par le passé. Le chef de l'opposition nous a cité de copieux extraits de lettres, communications, documents de différents genres, pour établir que le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest est très mécontent du traitement que le gouvernement fédéral lui a accordé. Je ne sais trop s'il n'y aurait pas lieu de dire que cet état d'âme du premier ministre des Territoires est passé à l'état chronique ; quoi qu'il en soit, par le passé, et sous l'ancien régime, ce mécontentement n'était pas moins prononcé. Je vais citer un extrait d'une lettre de M. Haultain à la connaissance de l'Assemblée législative le printemps dernier, et cela pour prouver qu'il n'avait pas de griefs plus sérieux à formuler contre le gouvernement fédéral actuel, qu'il n'en avait formulé contre les anciennes administrations. C'est la lettre que M. Haultain adressait le 8 novembre, 1895, au gouvernement fédéral du jour :

J'ai l'honneur de présenter au nom du comité exécutif des Territoires, un nouvel exposé au sujet des besoins financiers de ce pays pour l'exercice 1896-97. Le comité ne saurait dissimuler——

Remarquons qu'à cette époque, le gouvernement du Nord-Ouest portait le nom de " comité ".

Le comité ne saurait dissimuler le vif mécontentement qu'il ressent de ce qu'il n'y a pas d'augmentation importante dans les crédits proposés pour les dépenses du gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest. Il ressort clairement du budget que le gouvernement ne veut pas tenir compte des réclamations en matière financière, que nous n'avons cessé de faire valoir au cours des quatre années écoulées, tant par écrit que de vive voix.

Le gouvernement, tout en s'attribuant le mérite du progrès et du développement des territoires, oublie que ce progrès et ce développement entraînent fatalement une augmentation de dépenses.

Le Nord-Ouest ne s'est guère développé en 1895, mais même alors, le gouvernement conservateur a négligé de répondre aux besoins de la situation.

C'est le parlement qui a créé nos institutions et notre organisme local, mais il néglige de fournir les fonds nécessaires pour le bon fonctionnement de ces institutions. Un coup-d'œil jeté sur les évaluations budgétaires de 1891-92, alors que notre crédit était administré par le lieutenant gouverneur seul, montrera que le gouvernement et la parlement reconnurent la nécessité de pourvoir à certains services. Ces services se présentent annuellement et deviennent plus dispendieux d'année en année, comme par exemple, les écoles ; et cependant, l'augmentation de notre crédit, depuis cette époque n'est nullement proportionnée à l'accroissement des dépenses afférentes à ces services seuls. Dans un pays en pleine voie de développement, il surgit de nouvelles obligations qui provoquent une augmentation de dépenses.

Cependant, ou ferme les yeux à l'évidence de ce fait, à Ottawa, et d'année en année on prend pour base des nouveaux crédits les services pourvus en 1891.

M. DAVIS : Est-ce que M. Haultain écrivait ces lignes, alors que les conservateurs étaient au pouvoir ?

M. SCOTT : Sans aucun doute.

En outre, les demandes de grain de semence, de secours en temps de disette, et autres éventualités extraordinaires et imprévues, sont renvoyées aux autorités locales par le gouvernement fédéral, avec l'observation anodine qu'au Manitoba, les autorités provinciales pourvoient à ces besoins.

M. GALLIHER : M. Haultain n'a pas écrit ces lignes au sujet de la famine, alors que les conservateurs étaient au pouvoir ?

M. SCOTT : Cette lettre date de 1895.

Il n'existe aucune analogie entre les territoires et le Manitoba, à l'égard tant des pouvoirs que des revenus. Quand nous demandons un crédit élevé sous forme de subside, ou de plus amples pouvoirs ou quelque mesure législative absolument nécessaire pour l'accomplissement des devoirs qui nous sont imposés, on nous dit : Vous n'êtes pas province ; vous n'avez droit ni aux pouvoirs ni au subside accordés ceux provinces." Mais lorsque nous demandons quelque crédit pour faire face à quelque besoin extraordinaire ou imprévu dans les territoires, on nous dit d'y pourvoir à même la somme affectée à des usages tout à fait différents, et on nous rappelle avec un manque de logique exaspérant qu'au Manitoba, le gouvernement provincial pourvoit lui-même à ces dépenses."

En fait de législation, on fait preuve de la même indifférence à l'égard de nos besoins et de nos vœux. Voilà quatre ans que nous demandons que les crédits affectées au Nord-Ouest soient votés à titre d'octroi direct, ce qui parerait à la nécessité d'une double vérification, d'une double comptabilité et nous permettrait de réduire le personnel trop nombreux, et le volume d'affaires supplémentaire hors de proportion avec les avantages que nous retirons de ce système. Cette demande a reçu l'assentiment du ministre des Finances et du ministre de l'Intérieur en 1892, et a été approuvée par ce dernier, chaque année, depuis cette époque. Un simple amendement à la loi assurerait cette réforme utile, mais cette modification n'a pas encore été proposée.

Nulle de ces questions ne touche à la grande politique ni aux intérêts de parti.

Je le répète, jusqu'à cette année les populations du Nord-Ouest se sont efforcées de ne pas traîner cette question dans l'arène politique militante et il est regrettable que le chef de l'opposition ait cherché, cette année, à en faire une question de parti.

Ces questions intéressent l'économie domestique des territoires qui sont encore sous la tutelle du parlement et de l'Assemblée législative, qui est sa création.

La légitimité de nos vœux a été reconnue par les ministres, d'année en année, mais cela sans résultat pratique. Nous profitons donc de la dernière occasion qui nous est offerte, avant que la législture actuelle expire, pour appeler de nouveau l'attention du parlement sur nos besoins et nous osons espérer que le résultat de nos démarches sera de nature à prouver que le gouvernement se préoccupe de nos besoins dans le pleine mesure que le comité est en lieu d'espérer.

Le premier ministre des Territoires n'obtint justice et ne vit ses vœux exaucés au sujet de la représentation, qu'à l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. Si je ne me trompe, en 1897, au cours de la première session à laquelle assistait le ministre actuel de l'Intérieur, on prêta l'oreille aux réclamations formulées par M. Haultain dans la lettre en question, et on fit droit à sa demande. Je vais lire un tableau statistique tendant à prouver que si les populations des Territoires du Nord-Ouest sont, à juste titre, mécontents de la situation financière qui leur est créée par le gouvernement actuel, elles avaient encore bien plus droit de formuler les griefs si énergiquement exprimés par le premier ministre des Territoires sous l'ancien régime.

PROPORTION de l'octroi, relativement aux évaluations présentées.

—	Montant demandé.	Montant accordé.	Pour cent.
	$	$	
1892-93	368,723	195,700	53
1893	368,723	199,200	54
1894	403,640	225,534	55
1895	375,640	267,534	71
1896	387,800	242,879	62
1897	400,000	282,879	70
1898	438,000	282,879	64
1899	535,000	282,879	53

(Les permis de vente de boissons alcooliques au Yukon ont produit $100,000 réparties sur deux années.)

1898 / 1899 } $973,000 { Octroi $565,758 / Yukon $160,000 } = $725,758 ou 74 %

1900	600,000	424,879	70
1901	600,000	407,879	68
1902	600,000	457,979	75
1903	1,130,000	957,979	85

En 1899, le gouvernement du Nord-Ouest perçut $160,000 à titre de permis de vente de boissons alcooliques dans le territoire du Yukon et il fut autorisé à garder ces deniers auxquels, à mon avis, il avait droit. Il répartit cette somme ainsi perçue sur deux exercices, et ainsi, les sommes utilisables par le gouvernement du Nord-Ouest en 1898 et en 1899, atteignirent le chiffre de $725,758, ou 74 pour cent du montant qu'il demanda au cours des ces deux années, soit, une totalité de $973,000.

J'ai aussi établi la comparaison pour les périodes quinquennales. Nous appellerons la première, la période conservatrice, parce que le gouvernement conservateur était au

pouvoir au cours de ces années, de 1892 à 1896 inclusivement. La totalité des évaluations soumises à la Chambre par le gouvernement du Nord-Ouest au cours de ces cinq années, atteignit le chiffre de $1,904,526, et on lui accorda $1,130,847, soit 59 pour cent de ses évaluations. Le gouvernement libéral est au pouvoir depuis sept ans. Au cours de ces sept années, les évaluations du gouvernement du Nord-Ouest se sont montées à $4,303,000, et le parlement lui a accordé directement en espèces sonnantes $3,097,353, et il faut ajouter à cette somme, les $160,000 perçus à titre de permis de vente de boissons alcooliques au Yukon, ce qui fait un total de $3,257,353, soit 75 pour cent, relativement à 59 pour cent durant la période conservatrice. Au cours des cinq premières années du régime libéral, de 1897 à 1901, inclusivement, la totalité des évaluations a atteint le chiffre de $2,273,000, et de la totalité des subventions s'est montée à $1,841,495, soit 71 pour cent. Au cours des cinq années dernières, sous le régime actuel, de 1899 à 1903 inclusivement, les évaluations présentées à la Chambre ont atteint le chiffre de $3,465,000, et il a été accordé au gauvernement des Territoires, $2,691,595, soit 77 pour cent des sommes demandées au cours de cette période, relativement à 59 pour cent au cours des cinq dernières années du régime précédent.

En présence de ces données statistiques, nous sommes en lieu d'affirmer que, somme toute, il y a bien moins lieu de formuler de griefs cette année, que nous ne l'avons fait par le passé. Je ne prétends pas, toutefois, que les concessions accordées par le gouvernement soient excessives, car à mon avis, le double de ces sommes pourrait être avantageusement consacré au développement des Territoires du Nord-Ouest et à l'avantage du Canada en général. Je l'affirme sans crainte, il n'y a pas de pays au monde qui offre actuellement un champ aussi avantageux pour le placement des capitaux et avec autant de certitude de rendements prompts et rémunérateurs. Cependant, je dois l'avouer, cette année, le gouvernement pourvoit assez aux besoins du Nord-Ouest et leur accorde un concours financier assez généreux. C'est la seule conclusion qui découle des comparaisons que j'ai établies entre ces différentes périodes.

On a fait allusion à l'attitude que j'ai prise ces années passées, sur la question de l'autonomie provinciale et j'avoue franchement que s'il n'eût surgi une nouvelle situation, et que les circonstances actuelles fussent précisément identiques à celles du passé, j'exprimerais encore l'avis que j'ai formulé il y a deux ans. Mais, il a surgi une nouvelle situation qui, à mon avis, nous autorise à temporiser et à ne pas prendre d'initiative immédiate: je fais allusion à l'exemption de taxes dont jouit la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais, sur la question générale, et indépendamment de cette nouvelle situation à laquelle, j'espère, on remédiera à brève échéance, je tiens à répéter ici que les populations des Territoires ont tout autant droit à l'autonomie provinciale que celles des autres provinces.

Outre la question relative à l'exemption de taxes dont jouit la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il y a un ou deux autres facteurs qui nous autorisent à temporiser. Un de ces facteurs est la demande collective formulée par les ministres provinciaux l'automne dernier relativement au remaniement des subventions provinciales. Cette demande, intéresse la question d'autonomie des Territores du Nord-Ouest et à mon avis il est impossible de résoudre la question d'autonomie, sans que le parlement se prononce au préalable sur le mérite des réclamations des provinces. L'autre facteur auquel je fais allusion, c'est que ce parlement et les populations des provinces dont les représentants forment une si grande majorité dans ce parlement ne saisissent pas parfaitement la question de l'autonomie. Je n'en veux d'autre preuve que les paroles prononcées par le chef de l'opposition l'année dernière.

Quant aux détails de l'avant-projet de M. Haultain, je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion de les étudier ; mais ils ne sauraient guère influer sur le sort de la question.

Lorsque le chef d'un des partis politiques déclare qu'il n'est pas au courant d'une question politique de si grande actualité, on ne saurait s'attendre à ce que les simples députés ou les simples citoyens soient bien éclairés à cet égard. En faisant cet aveu, le chef de l'opposition avoue qu'il ne comprend nullement la question. Le projet de loi ébauché par M. Haultan comprend virtuellement la question dans tout son ensemble ; et bien que le sentiment y joue un certain rôle, c'est essentiellement une question d'affaires pour les populations des Territoires du Nord-Ouest. Une province n'est pas un vain mot ; c'est une entité réelle ; et lorsqu'elle est formée, sa population assume des responsabilités très graves. Aujourd'hui, c'est le parlement qui est tenu de pourvoir aux besoins de notre administration locale ; tandis que si la population des Territoires jouissait de son autonomie, toute cette responsabilité lui incomberait ; et comme l'a fait observer le député d'Alberta, la mesure de ces devoirs et de son aptitude à faire face à ces responsabilités seront subordonnées à la situation financière qui lui sera faite par le parlement, lorsqu'il établira ces provinces. Si la province n'a pas de sources de revenus suffisantes, il lui serait impossible de bénéficier des avantages du gouvernement responsable dans toute sa plénitude. Du reste, je ne fais ici que répéter ce que le premier ministre des Territoires ne cesse de déclarer dans ses discours. Dans son discours budgétaire de 1900 auquel le chef de l'opposition a emprunté une citation, M. Haultain dit :

Je veux que la chose soit bien comprise : quand je me prononce en faveur de l'établissement des institutions provinciales, je veux qu'il soit bien entendu qu'on devra nous créer une situation financière convenable. Pour mon propre compte, je ne consentirais jamais à l'établissement d'une province, si l'on fait une situation financière similaire de la province du Manitoba. Quand j'affirme qu'à mon avis le temps est arrivé d'établir des institutions provinciales, j'ajoute toujours comme correctif qu'il faut pourvoir aux moyens d'assurer le bon fonctionnement de ces institutions.

Comme le député d'Alberta l'a fait observer, les détails, les stipulatons forment la quintesscence de toute la question. Au cours de son voyage dans les Territoires du Nord-Ouest l'année dernière, le chef de l'opposition a légèrement modifié ses opinions sur l'importance de ces détails. Sur un détail important, il s'est prononcé fort catégoriquement devant les populations des Territoires du Nord-Ouest tout comme il l'a fait ici ; et au noms des Territoires, je veux profiter de la circonstance pour le remercier pour s'être rangé à l'avis partagé unanimement par toutes ces populations ; c'est que, lorsqu'une province est formée, il est juste et légitime que les terres, les ressources forestières et minérales de cette province lui soient transférées et qu'elle en ait la propriété et l'administraton. Voilà ce qu'on devrait faire dans les Territoires du Nord-Ouest comme cela s'est fait dans toutes les autres parties du Canada, sauf dans la province du Manitoba qui a été organisée lorsque le parti conservateur était au pouvoir. Sur plusieurs questions de détails du reste, le chef de l'oppostion s'est bien gardé de se prononcer au cours de son voyage l'automne dernier, comme il l'a fait dans cette Chambre. J'espérais, quand il nous a donné avis de cette motion, qu'il se prononcerait catégoriquement sur quelques-unes des questions de détail.

A Qu'Appelle, on lui demanda, s'il était d'avis qu'il fallait nous accorder une compensation pour les terres aliénées pour les usages fédéraux et l'auditoire s'est dispersé sans connaître le fond de la pensée de l'honorable député. Voici ses propres paroles:

Au sujet de l'aliénation des terres, il faudrait naturellement se demander dans quel but on les a aliénées et je réponds que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest devraient recevoir une compensation pour les terres aliénées exclusivement pour des fins fédérales.

A Régina, il donne une réponse semblable au sujet de la compensation relative aux terres :

Relativement à la compensation pour les terres aliénées il faudrait se demander dans quel but on les a aliénées.

Ce n'est pas là une réponse bien explicite, et en réalité les citoyens de Qu'Appelle et de Régina sont retournés à domicile sans savoir quelle attitude le chef de l'opposition entendait prendre sur cette importante question; question, qui joue un grand rôle dans la demande formulée par les populations de l'ouest en faveur de l'autonomie provinciale. L'honorable député veut savoir pourquoi on a aliéné ces terres. A coup sûr, l'honorable député s'y prend un peu tard pour poser cette question. Cela serait pardonnable chez les nouveaux colons de l'ouest, mais assurément le chef du parti conservateur, le parti qui a aliéné ces terres, au mépris des intérêts et du bien-être des populations de l'ouest et de tout le Canada, a bien mauvaise grâce de venir demander pourquoi on a aliéné ces terres de l'ouest et on les a données à des compagnies de chemins de fer. Il est permis de différer d'avis à ce sujet et de se demander si le parti conservateur a fait acte de sagesse et de bonne politique en aliénant ces terres; mais la chose est faite et il est inutile de récriminer sur le passé. L'honorable député ne pourrait-il pas nous dire si, à son avis, on a aliéné ces terres pour les besoins fédéraux ou pour quelque autre fin ? A coup sûr, la construction des chemins de fer est une œuvre fédérale; c'est le parlement qui en a autorisé la construction et qui a voté les deniers voulus dans ce but; de sorte que, ce sont des entreprises fédérales. Les citoyens de l'ouest pensent que l'honorable député a tout simplement voulu éluder la question au moyen d'une argutie. Je tiens à dire à l'honorable député pourquoi, aux yeux des populations de l'ouest, cette question est si importante et si sérieuse. La superficie totale des terres que le parti conservateur a accordées aux compagnies de chemins de fer, par voie législative, atteint le chiffre de 56,082,072 acres. Au moyen de ces subventions en terres du Nord-Ouest, il a été construit dans les Territoires du Nord-Ouest 1,606 milles de chemins de fer et au Manitoba 1,217 milles. On a utilisé les terres du Nord-Ouest pour la construction de chemins de fer dans la province d'Ontario, et le nombre de milles construits dans cette dernière province est de 650 et de 253 dans la Colombie Anglaise. Les Compagnies de chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, au Manitoba, dans les provinces d'Ontario et de la Colombie Anglaise ont gagné 29,986,826 acres de terres situées pour la plupart dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces terres se trouvent, en partie, au Manitoba ; mais les Territoires du Nord-Ouest fournissent toutes les terres gagnées par les compagnies de chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, dans les provinces de la Colombie Anglaise et d'Ontario et une partie de celles affectées à la construction des chemins de fer au Manitoba. Au Manitoba il y a 2,699,230 acres de terres inscrites et peut-être un autre million d'acres y sera-t-il choisi, de sorte que les Territoires du Nord-Ouest auront fourni plus de 26,000,000 de la totalité des 30,000,000 d'acres de terres publiques accordées à ces compagnies. Les Territoires fournissent donc environ 86 pour cent des terres gagnées par les compagnies de chemins de fer; et cependant, il n'a été construit dans

les Territoires que 43 pour cent de ces chemins de fer subventionnés à même le domaine public. C'est-à-dire 1,606 milles sur une totalité de 3,741 milles subventionnés à même le domaine public. A Régina l'honorable député a dit:

Il faut faire preuve de générosité envers l'ouest et telle est l'attitude que prend le parti conservateur.

Le parti conservateur s'est montré généreux envers les compagnies de chemins de fer; il a fait preuve de générosité envers Ontario, envers la Colombe Anglaise et envers le Manitoba, si l'on veut ; on a pris les terres du Nord-Ouest pour construire des chemins de fer dans toutes ces provinces, et pour enrichir les compagnies de chemins de fer ; mais a coup sûr, on a mauvaise grâce de vouloir persuader aux citoyens des Territoires du Nord-Ouest que le parti conservateur a fait preuve de générosité envers ces populatons. Si le parti conservateur fût demeuré au pouvoir encore cinq ans et eût poursuivi ce système si plein de générosité, il n'y aurait virtuellement plus de terres publiques dans les Territoires du Nord-Ouest à distribuer aux compagnies. Même aujourd'hui, il reste peu de terres propres à la colonisation, sauf les sections de nombres pairs, comme la chose a été établie dans l'affaire de la Compagnie Qu'Appelle, du lac Long, et de la Saskatchewan. La compagnie en question se préparait à diriger des poursuites devant la cour de l'Echiquier contre le gouvernement, dans le but de se soustraire à l'obligation de prendre les seules terres disponibles pour les fins de leurs subventions et qu'elle prétendait impropres à la colonisation. M. Haultain affirme, et j'affirme aussi de concert avec tous les citoyens du Nord-Ouest, que les terres accordées par le parlement aux compagnies de chemins de fer l'ont été pour les fins fédérales et il ne saurait y avoir de divergence d'opinion à cet égard.

Quand le gouvernement fédéral accorde à une compagnie de chemin de fer son concours financier, tous les contribuables du pays participent à cette aide. Mais lorsque les terres du Nord-Ouest sont affectées à ces travaux, les populations du Nord-Ouest seules participent à l'aide ainsi accordée. Que le chef de l'opposition déclare catégoriquement, de façon à ce que les citoyens de ce pays et surtout ceux des Territoires du Nord-Ouest saisissent bien le sens de sa pensée ; qu'il déclare dis-je qu'il faut tenir compte des 26,000,000 d'acres de terres du Nord-Ouest concédées aux compagnies de chemins de fer et aliénées pour des fins fédérales et qu'il faut compenser les Territoires du Nord-Ouest de ce chef. Mais cette déclaration, il ne l'a pas faite ni au cours de son voyage au Nord-Ouest, ni dans cette Chambre au cours du débat actuel, et elle n'est point contenue dans l'amendement qu'il propose à la motion à l'étude. Sa déclaration de nature générale en faveur de l'autonomie n'aura guère de valeur aux yeux des populations des Territoires du Nord-Ouest, à moins qu'il ne se range à l'avis du député d'Alberta (M. Oliver), et qu'il fasse connaître au public le sens qu'il attache au mot "autonomie" et qu'il définisse la situation financière qui sera créée pour le fonctionnement de nos institutions locales. L'honorable député ne saurait plaider ignorance des détails de cette question, puisqu'il a sous les yeux l'ébauche du projet de loi de M. Haultain. J'unis ma voix à celle du député d'Alberta pour demander au chef de l'opposition, s'il veut prêter son appui à M. Haultain avec le député d'Alberta en faveur des propositions contenues dans cette ébauche du projet de loi ; propositions qui, je crois, obtiennent l'appui de toutes les populations du Nord-Ouest. Je diffère d'avis avec mes collègues du Nord-Ouest sur ce point ; car, je suis convaincu que toutes les populations du Nord-Ouest approuvent d'une voix presque unanime les propositions de M. Haultain. Tant que l'honorable député (M. Borden) ne déclarera pas qu'il donne son assentiment à ces propositions ; tant qu'il ne nous dira pas que, si on nous accorde l'autonomie, il ne l'approuvera de son vote que si elle est subordonnée à ces conditions, il ne saurait espérer se rallier les sympathies des députés du Nord-Ouest et des électeurs qui approuvent les détails du projet de loi de M. Haultain.

Je viens de faire allusion à la nouvelle situation qui a surgi au Nord-Ouest et qui, à mon avis, nous autorise à temporiser, avant d'accorder l'autonomie à ces territoires. Cette nouvelle situation découle du jugement rendu par la cour Suprême de Manitoba en mai dernier, dans la cause relative l'exemption de taxes dont jouissent les terres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. A mon avis, c'est là une considération très importante. Encore tout récemment, le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest était d'avis que cette considération était fort importante. Dans les explications qu'il a données au sujet de son projet de loi élaboré il y a moins de deux ans, il dit :

L'effet de ces exemptions c'est d'empêcher toute province qui serait créé ou toute municipalité qui serait érigée, de demander à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de prêter son concours financier à l'administration du pays ou au "maintien de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement," relativement à toute partie de sa propriété a perpétuité et relativement à une autre partie de cette propriété pour une période de temps limité. Cette exemption grève lourdement les populations des Territoires du Nord-Ouest et cela de plusieurs façons. Ces concessions de terres, faites à la compagnie, par là même qu'elles sont réparties sur tout le pays en petites sections d'un molle carré, alternant avec les sections ouvertes aux inscriptions de homesteads, produisent ce résultat-ci · c'est que chaque dollar consacré par le colon à l'amélioration de son bien de famille, situé dans les limites des districts réservés au choix des

terres concédées à titre de subvention pour la construction du chemin de fer Canadian du Pacifique donne une plus grande valeur aux terres détenues par la compagnie dans le voisinage. Toutes les dépenses publiques effectuées dans ces districts pour les chemins, ponts et autres travaux similaires, relèvant la valeur des terres encore détenues par la compagnie à titre de subvention en faveur de la ligne mère ; tandis que la compagnie ne participe en rien, du chef de ces terres, au coût des travaux dont elle bénéficie.

Plus loin, dans le même document, M. Haultain déclare que ces exemptions grèvent lourdement les populations des Territoires du Nord-Ouest. Il y a six mois à peine, avant que la cour suprême du Manitoba eût rendu ce jugement, personne n'avait jamais songé à révoquer en doute le droit de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'exemption de taxes dans les Territoires, relativement à sa plate-forme et à ses propriétés à dater de l'époque de la construction du chemin de fer et cela à perpétuité, ni le droit de la compagnie à l'exemption de taxes relativement à ses terres pour une période de 29 années. On a bien élevé des doutes sur la date précise à laquelle commence cette période de 20 ans, mais non pas sur le droit d'exemption pendant 20 ans.

L'instruction de ce procès a mis en lumière un fait d'une haute importance et un argument qui milite entièrement en faveur des Territoires du Nord-Ouest; c'est que, tant que ce territoire demeurera dans sa situation actuelle, la compagnie n'a droit, ni en loi ni sous l'empire de la convention intervenue avec le parlement à l'exemption de taxes relativement à la plate-forme ou à ses terres, et qu'en réalité, elle n'a jamais eu droit à l'exemption de taxes dans les Territoires et qu'elle ne l'aura jamais, tant que ces territoires ne seront pas érigés en province.

Quant aux taxes pour les fins scolaires, la cour Suprême du Manitoba a maintenu la prétention du gouvernement des Territoires et cette année, toutes les terres et tous les autres biens de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans les Territoires du Nord-Ouest, sont déclarées sujettes l'impôt pour les fins scolaires.

Le tribunal ne s'est pas prononcé sur la question de savoir si la compagnie est également sujette aux taxes pour fins municipales ou à l'impôt direct imposé par l'état; car dans les poursuites dirigées par les Territoires du Nord-Ouest, il n'y avait qu'un district scolaire en cause; mais le jugement rendu dans cette cause de taxation pour fins scolaires ne laisse guère lieu de donner que le tribunal rendrait le même jugement relativement aux impôts pour fins municipales et d'administration publique.

Comme je ne suis pas avocat, ce n'est pas sans hésitation que je me prononce sur une question de droit de ce genre; aussi ai-je bien eu soin de confier mes pensées au papier, afin qu'en matière si délicate je ne commisse pas d'erreur. J'ai suivi attentivement les compte rendus publiés par les journaux et l'analyse des plaidoyers des avocats au cours du procès Winnipeg. J'ai aussi pris connaissance du jugement, et avant le prononcé du jugement, M. Howell, avocat du gouvernement et des populations du Nord-Ouest a bien voulu m'expliquer les arguments qu'il faisait valoir en faveur des Territoires du Nord-Oust.

J'ai bien saisi le sens des principaux arguments dont je viens de donner la teneur. Il prétend que relativement aux taxes pour fins scolaires, avant que la convention et l'acte relatifs à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eussent été adoptés en 1881, accordant l'adoption de taxes par le Dominion ou par toute province qui sera établie à l'avenir, ou par toute municipalité y comprise ", une loi (Acte des Terres du Nord-Ouest 43 Vict, ch.25) était en vigueur, et l'article 10 de cette loi, conférait le pouvoir d'établir des cotisations et de les percevoir, pour fins scolaires.

Par conséquent, le gouvernement fédéral avait déjà délégué le pouvoir de taxation, dans cette mesure-là même au moins, et comme la convention intervenue avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'enlève pas ces pouvoirs aux Territoires du Nord-Ouest, le pouvoir et le droit de prélever des taxes n'est pas abrogé par la loi relative au chemin de fer Canadien du Pacifique, et cette loi, en ce qui concerne l'exemption en question, reste donc subordonnée au droit déjà confié à cet égard aux Territoires du Nord-Ouest. Le tribunal a maintenu la prétention du gouvernement des Territoires, ce qui revient à dire que la compagnie ne jouit d'aucune exemption des taxes prélevées pour fins scolaires.

L'aspect de la question qui intéresse le problème de l'autonomie, c'est qu'advenant la création d'une province, le parlement, sous l'empire du traité, serait tenu d'assurer et de garantir à la compagnie l'exemption de taxes, stipulée au traité. L'interprétation à donner au traité, c'est que le gouvernement ou le parlement du Canada ne taxera pas les terres, pendant une période de vingt ans et en outre qu'il ne taxera jamais les autres biens de cette compagnie, ni n'autorisera aucune province qui sera créée, à imposer pareilles taxes ; bref, le parlement, sous l'empire du traité intervenu avec la compagnie, s'est engagé à restreindre le pouvoir de taxation, dans toute province de création nouvelle.

Quand on annexa de nouveaux territoires à la province du Manitoba, cette prescription du traité fut religieusement observée et la compagnie obtint l'exemption de tout impôt, comme il a été convenu. Le territoire annexé fut soumis au statut provincial, et on y appliqua la prescription relative à l'exemption de taxes, stipulée au traité intervenu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est vrai, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest prétend que lorsqu'ils seront érigés en provinces, ils ne seront pas soumis à cette disposition portant exemption de taxes en faveur de la compagnie.

Cet aspect du problème de l'autonomie tend à prouver la sagesse des paroles prononcées par le ministre de l'Intérieur, l'année dernière, touchant l'importance d'user de temporisation et de donner au public le temps de bien mûrement étudier et saisir cette question sous tous ses aspects. Si on avait accordé l'autonomie aux Territoires l'année dernière, je l'appréhende fort, comme le parlement est si peu au courant des détails de toute la question, il aurait laissé la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jouir des droits stipulés au traité quelque injuste qu'eût été la chose envers les populations de la nouvelle province, qui se serait trouvée dans une situation semblable à celle des territoires annexés au Manitoba, lesquels, sous l'empire du jugement de la cour Suprême du Manitoba, demeurent soumis aux entraves créées par l'exemption de taxes dont jouissent les terres de la compagnie pendant vingt ans et la plate-forme des chemins de fer à perpétuité. Voilà pourquoi, à mon avis, il faut se féliciter de ce que l'autonomie ne nous ait pas été accordée, l'année dernière.

Je déclare sans hésitation, il vaut infiniment mieux temporiser encore deux ou trois ans, afin que lorsque les Territoires obtiendront leur autonomie, elle soit délivrée de toute les entraves créées par cette exemption de taxes.

J'ai donné un si fort développement à mes observations et il se fait si tard que j'hésite à les prolonger davantage, surtout à cette période de la session. Je me contenterai donc d'une simple observation, en finissant mon discours : en présence de la situation créée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'égard de cette exemption de taxes, et en raison des millions d'acres de terres atteints par cette exemption, et en vue, aussi, des millions valant de biens de la Compagnie du chemin de fer qui sont en jeu ici, les populations du Nord-Ouest, à mon avis, agiraient d'une façon insensée en acceptant l'autonomie, à moins d'y être absolument forcées, et j'ajoute qu'il n'y a ni urgence ni péril en la demeure, cette année, puisque le parlement a assez libéralement pourvu à nos besoins les plus pressants, et que l'on remédie à l'absence du pouvoir d'emprunt, au moyen du système des avances, de sorte qu'il ne reste guère de griefs à formuler en matière de chemins de fer. En pareilles circonstances, j'approuve pleinement la politique de temporisation, jusqu'à ce que tous les doutes aient été dissipés au sujet de l'exemption de taxes dont jouit la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

La Chambre étant allée aux avis sur l'amendement de M. Borden, Halifax :

M. SCOTT.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Gourley,
Avery,	Hackett,
Ball,	Haggart,
Barker,	Henderson,
Blain,	Kaulbach,
Borden (Halifax),	Lancaster,
Boyd,	MacLaren (Perth),
Broder,	McGowan,
Bruce,	Morin,
Carscallen,	Pope,
Casgrain,	Roche (Marquette),
Clancy,	Sproule,
Clare,	Wilmot,
Clarke,	Wilson—29.
Cochrane,	

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Mackie,
Beith,	Macpherson,
Bernier,	McCool,
Bourassa,	McCreary,
Brown,	McGugan,
Bruneau,	McIsaac,
Bureau,	Madore,
Campbell,	Marcil (Bagot),
Champagne,	Marcil (Bonaventure),
Christie,	Matheson,
Davis,	Mayrand,
Delisle,	Mignault,
Demers (Lévis),	Morrison,
Desjardins,	Oliver,
Dugas,	Parmelee,
Erb,	Paterson,
Fielding,	Préfontaine,
Fisher,	Proulx,
Fitzpatrick,	Reid (Restigouche),
Fortier,	Roche (Halifax),
Galliher,	Ross (Ontario),
Gauvreau,	Ross (Rimouski),
Geoffrion,	Rousseau,
Gibson,	Schell,
Grant,	Scott,
Holmes,	Sutherland (Oxford),
Kendall,	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid)	Turcot,
Lavergne,	Turgeon,
Leblanc,	Wallace,
Lemieux,	Wright.—63.
Loy,	

PAIRS :

Abstentions simultanées :

Ministériels.	Opposition.
Calvert,	Taylor,
Logan,	Lefurgey,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Fraser,	Bell,
Guthrie,	Porter,
Cowan,	Pringle,
Costigan,	Hale,
Gould,	Thomson (Grey),
Heyd,	Tolton,
Mulock,	Brock,
Talbot,	LaRivière,
Ross (Victoria),	Bennett,
Copp,	Calvin,
Girard,	Léonard,
Monk,	Meigs,
Thompson (Haldimand),	Ingram,
Cartwright,	Tupper,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,

Charlton,	Tisdale,
Sutherland (Essex)	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Wade,	Smith (Wentworth),
Riley,	Earle,
Maclaren (Huntingdon),	Rosamond,
Stephens,	Seagram,
Belcourt,	McIntosh,
Stewart,	Halliday,
Blair,	Roddick,
Borden (Sir F.),	Birkett,
Johnston (Cap-Breton).	Culbert,
McCarthy,	Maclean,
Power,	Osler,

L'amendement est rejeté, on adopte la motion et la Chambre se forme en comité des subsides.

Le comité rend compte de ses travaux.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre j'espère, n'oubliera pas qu'il nous a promis de déposer sur le bureau la correspondance se rattachant à la convention intenvenue entre le ministère de l'Intérieur et la Compagnie de transports de l'Atlantique-nord.

Le PREMIER MINISTRE : Je m'en souviendrai. J'ai sous les yeux une correspondance relative à l'autonomie des provinces, et qui vient peut-être un peu tardivement. J'ai fait refondre ce travail et je vais en faire le dépôt, et peut-être sera-t-il possible de le faire réimprimer.

M. R. L. BORDEN : Peut-être serait-il préférable de rouvrir le débat demain, en raison du dépôt de cette correspondance qui vient à une heure un peu tardive. Je tiendrais à savoir quelles sont les mesures qui viendront en délibération, demain.

Le PREMIER MINISTRE : Nous délibérerons le bill des subsides.

M. R. L. BORDEN : Je donne avis que je me propose de proposer une résolution relativement au service rapide de l'Atlantique, lorsque la Chambre se formera en comité des subsides.

On adopte la motion et la Chambre lève sa séance à une heure et quarante minutes du matin, le mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 14 octobre 1903.

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

INTERPELLATIONS.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON :

1. Quel est le montant des boni ou subventions votées aux chemins de fer par le parlement au cours des années 1900, 1901 et 1902 ?

2. Quel montant, sur ces boni ou subventions, a été payé, chacune desdites années, jusqu'au 1er septembre 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La question de l'honorable député est comprise dans une autre question d'une portée plus vaste, que l'on a inscrite au feuilleton et à laquelle je donnerai une réponse contenant tous les renseignements, exception faite, cependant, de la période écoulée depuis le 1er juillet jusqu'au 1er septembre de cette année. La question du député de Brant (M. Heyd) a rapport aux années mentionnées dans celle-ci. Mais il ne s'est pas fait de paiements depuis le 1er juillet jusqu'au 1er septembre.

M. WILSON : A même cette subvention particulière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucuns paiements à titre de subventions aux chemins de fer.

M. WILSON : A aucun titre quelconque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dis que depuis le 1er juillet jusqu'au 1er septembre, il ne s'est fait aucuns paiements à titre de subventions aux chemins de fer. Tous les autres renseignements demandés par l'honorable député ont déjà été provoqués par une autre interpellation, à laquelle je répondrai.

M. HEYD, par M. Talbot :

1. Quel est le total des subventions accordées chaque année aux chemins de fer depuis dix ans ?

2. Combien a-t-on payé, à compte de ces subventions, chaque année, depuis dix ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1.—

Année.		Total.
1893		$ 1,052,088
1894		4,659,160
1895		Pas de subventions.
1896		" "
1897	992·17 milles, à $3,200, au minimum	$3,174,044
	Spécifiées	4,509,544
		7,684,488
1898		Pas de subventions.
1899	1417·91 milles, à $3,200, au minimum	$4,537,312
	Spécifiées	2,670,175
		7,207,487
1900	835 milles, à $3,200, au minimum	$2,672,000
	30 milles, à $2,500	75,000
	Spécifiées	725,000
1901	1,103 milles, à $3,200, au minimum	$3,529,600
	Spécifiées	35,872
		3,565,472
1892		Pas de subventions.
	Total	$27,640,695

2.—

1893-4	$ 1,229,885 10
1894-5	1,310,549 10
1895-6	834,745 49
1896-7	416,955 30
1897-8	1,414,934 78
1898-9	3,201,220 05
1899-1900	725,720 35
1900-1	2,512,328 86
1901-2	2,093,939 00
1902-3	1,463,222 34
Total	$15,203,500 37

IMPORTATIONS—EXERCICE FINISSANT LE 30 JUIN 1903.

M. HENDERSON :

1. Quel est le montant total des articles importés pour consommation en Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, et le chiffre des droits perçus sur ces articles ?

2. Quel montant de ces articles a-t-on importé en bénéficiant du tarif de faveur, et quel est le chiffre total des droits perçus sur lesdits articles ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) :

1. Durant l'exercice expiré le 30 juin 1903 les importations au Canada, de marchandises destinées à y être consommées, se sont élevées, en tout, aux chiffres suivants : Marchandises imposables, $136,796,065 ; marchandises importées en franchise, $96,994,451, et sur ces marchandises, il a été perçu pour $37,110,354.59 de droits.

2. De ces marchandises, il en a été importé pour $37,614,505 sous l'empire du tarif de faveur, sur quoi il a été perçu pour $7,069,692.42.

REVENU DES DOUANES ET DE L'ACCISE.

M. CLARKE :

Quel est le chiffre du revenu, par tête, provenant des droits de douane d'accise, pour les années fiscales expirées les 30 juin 1896 et 1903, respectivement ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Les douanes ont produit durant l'exercice expiré le 30 juin 1896, $20,219,037.32, et durant l'exercice expiré le 30 juin 1903, $37,109,675.72. D'après le recensement de 1901, la population du Canada est de 5,371,315 ; mais comme on ne sait pas précisément quelle était la population en 1896, ni ce qu'elle est en 1903, il est impossible de dire exactement le chiffre du revenu des douanes, par tête, pour ces deux années.

M. CLARKE : M. l'Orateur, l'honorable ministre des Douanes n'a pas répondu à cette partie de la question qui a rapport à l'accise.

M. l'ORATEUR : La partie de la question qui a rapport à l'accise reste en suspens.

La question est laissée en suspens.

M. FIELDING.

RECENSEMENT DE 1901.

M. HEYD, par M. Talbot :

1. A-t-on modifié en aucun temps au cours de la préparation du recensement, le mode suivi par les recenseurs dans leur compilation, de manière que le travail d'un personnel de 30 hommes employés à la revision des statistiques a été entièrement perdu ?

2. Un travail d'un an fait par un personnel considérable sur les statistiques mortuaires a-t-il été condamné et détruit ?

3. Un personnel de 30 personnes environ a-t-il été employé à changer les rapports des recenseurs et à inscrire des terres à pâturage à la place des terres boisées, et des pâturages à la place de terres en culture et à faire d'autres changements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

1. Il n'a pas été établi de nouvelle base, il n'y a pas d'équipe de trente hommes qui ait travaillé des mois durant à l'épuration des comptes des recenseurs et on n'a pas mis d'ouvrage de côté.

2. Aucune équipe considérable n'a travaillé une année durant aux tableaux relatifs à la mortalité, et aucune partie de l'ouvrage n'a été condamnée ni brulée.

3. Il n'y a pas d'équipe d'environ trente personnes ni autre, qui se soit occupée de modifier ou amender les rapports des recenseurs en substituant des terres à pâturage à des terres boisées ou à des terres en jachère, ni en faisant aucune autre altération.

SERVICE DE L'EMPIRE—DECORATIONS.

M. CLARKE :

Quels sont les noms des fonctionnaires qui ont été recommandés par le gouvernement pour recevoir la décoration et la médaille du service impérial ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement du Canada n'a fait aucune recommandation. C'est le Gouverneur général qui fait ces recommandations, sur l'avis de ses ministres. Je crois qu'il ne serait ni désirable ni constitutionnel que ces noms fussent révélés.

COMMERCE PRIVILEGIE.

M. LEMIEUX : M. l'Orateur, avant l'appel des ordres du jour je signalerai au gouvernement le cablogramme suivant publié hier soir par le " Star," de Montréal :

Londres, 13 octobre.—Bien que le gouvernement canadien n'ait pas fait de déclaration formelle au sujet des propositions de M. Chamberlain, le " Morning Post " de ce jour dit que M. Fielding s'est efforcé de déterminer le ministère à appuyer M. Chamberlain, à une condition.

Arthur Gill, correspondent du " Post," déclare que le ministre qui doit être probablement le prochain leader du parti libéral, c'est-à-dire M. Fielding, s'est exprimé littéralement en ces termes.

Nous sommes prêts à aller dire au peuple que nous appuyons ce que je crois être le projet de M. Chamberlain, et à marcher à la conquête de la victoire en nous basant sur ce

programme, pourvu qu'on n'aille pas y greffer la contribution à la défense de l'empire, ce qui nous empêcherait de défendre notre attitude avec succès.

Je voudrais que le gouvernement nous dît ce qu'il y a de fondé dans cette déclaration.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de pouvoir dire que je n'ai accordé sur ce sujet aucune interview à aucun correspondant de journal, et que je ne me suis servi des paroles qu'on m'attribue, dans aucune conversation avec qui que ce soit.

ABANDON DU PORT DE SAINT-JEAN PAR CERTAINS NAVIRES DE LA LIGNE ALLAN.

M. G. W. FOWLER : M. l'Orateur, je prie le gouvernement de nous dire s'il sait que la Compagnie Allan, ou quelqu'un en son nom, est à faire des démarches pour réduire le nombre des voyages des vaisseaux de cette ligne, du port de Saint-Jean, pendant la prochaine saison, et, dans l'affirmative, ce que le gouvernement se propose de faire à ce sujet, si on lui a présenté une demande ou requête à cette fin.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, vu l'absence du ministre du Commerce, que cette question concerne, je ne crois pas devoir faire de déclaration définitive à présent. Il y a eu des négociations entre le gouvernement et la ligne Allan au sujet du trafic d'hiver à Saint-Jean. Si le ministre du Commerce n'est pas ici demain j'essaierai de donner les renseignements qu'on nous demande.

M. TAYLOR : Je croyais que demain était le jour d'action de grâces.

Le MINISTRE DES FINANCES : Après demain, alors. J'ai une connaissance générale de cette question, mais j'aime mieux ne pas faire de déclaration en l'absence du ministre du Commerce.

LOI DU PILOTAGE

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose la troisième lecture du bill (n° 261) concernant la division de pilotage de Montréal et le port et la division de pilotage de Québec.

M. CASGRAIN : Avant que ce bill soit lu pour la troisième fois, je demanderai à l'honorable ministre s'il persiste à enlever aux pilotes de Québec la rivière Saguenay? Je regrette de ne pas avoir été présent lorsqu'il s'est agi de la seconde lecture de ce bill ou de son renvoi au comité ; j'aurais proposé la radiation de l'article qui enlève aux pilotes de Québec toute cette partie du fleuve qui s'étend de cette ville jusqu'en aval de la rivière Saguenay.

Je me demande comment on va pouvoir appliquer cette loi, car, on le sait, les pilotes du port de Québec et d'en bas s'embarquent au Bic, dans le comté de Rimouski. Se propose-t-on, par exemple, de faire prendre à un pilote la direction d'un bateau venant de Chicoutimi, dans la rivière Saguenay, et de la lui laisser jusqu'à l'embouchure de cette rivière, et là, lui substituer un autre pilote qui dirigera les bateaux jusqu'au Bic? S'il doit en être ainsi, il faudra que les pilotes aient une station à l'embouchure du Saguenay ; sinon, le pilote qui aura la direction d'un bateau depuis Chicoutimi ou aucun autre endroit de la rivière Saguenay jusqu'au Bic devra connaître non seulement cette rivière, mais aussi la partie du Saint-Laurent qui s'étend de l'embouchure du Saguenay jusqu'au Bic. Il me semble que le plan proposé par les pilotes est raisonnable et que l'honorable ministre aurait dû l'adopter ; ce plan comporte que si certains pilotes ne sont pas jugés habiles à diriger des bateaux dans la rivière Saguenay, il faudrait les mettre à même de le devenir ; mais je crois savoir que tous les pilotes, sans exception, sont parfaitement capables de répondre aux exigences de la navigation sur cette rivière. On ne saurait attribuer à l'incompétence des pilotes l'accident survenu au " Carolina " ; ils y sont étrangers. Mais l'accident arrivé à l'embouchure de la rivière Saguenay est, de tous ceux qui sont survenus depuis nombre d'années, le seul qui puisse être attribué à un pilote. Dans ce cas, il y avait certainement négligence de sa part. Je crois donc que le ministre devrait biffer cette partie du bill qui concerne la rivière Saguenay. Comme le font remarquer les pilotes dans le mémoire dont le député de Bellechasse (M. Talbot) a fait lecture, la rémunération qu'on leur accorde se trouve réduite tous les ans. Il y a quelque temps la cour de vice-amirauté à Québec a rendu un jugement qui fut confirmé par la cour de l'Echiquier, et en vertu duquel il ne serait pas nécessaire de mettre de pilotes à bord des barges remorquées. Voilà encore une source de diminution de recettes pour les pilotes. En leur enlevant la rivière Saguenay——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas l'intention d'enlever aux pilotes de Québec le pilotage de la rivière Saguenay, nous voulons seulement régulariser la situation des pilotes et nous assurer de leur compétence.

M. CASGRAIN : Je ne puis comprendre comment l'honorable ministre va y arriver, comment il va régulariser le pilotage de la rivière Saguenay indépendamment de celui qui se fait entre Québec et le Bic. Y aura-t-il à Ottawa une autorité à laquelle seront soumis les pilotes du Saguenay et une autre autorité qui dirigera ceux qui naviguent entre Québec et le Bic ? Si je signale ces faits à l'attention de l'honorable ministre, c'est que, dans mon opinion, la loi qu'on demande à la Chambre d'adopter ne pourra s'appliquer.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) (Texte) : M. l'Orateur, avant que la Chambre adopte

ce bill en troisième lecture, je désire lire un mémoire qui a été présenté à la commission du havre de Québec et attirer l'attention de l'honorable ministre da la Marine (M. Préfontaine) sur ce qu'il contient. Ce mémoire est daté de Québec, 10 septembre 1903, et se lit comme suit :

Québec, 10 septembre 1903.

James Woods, écr,
Secrétaire-trésorier de la Commission du Havre, Québec.

Cher monsieur,—A l'assemblée du bureau de direction des pilotes tenue hier, la lettre de monsieur le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries en date du 24 ult. a été prise en sérieuse considération, et je m'empresse de vous faire connaître la conclusion à laquelle mes collègues et moi en sommes venus.

D'abord, il est reconnu que les pilotes ont le droit, suivant la loi, de piloter dans la rivière Saguenay.

On demande si les pilotes ont objection à ce que le département de la Marine en prenne le contrôle.

En réponse à cette question, on s'est demandé sérieusement si les armateurs, agents, consignataires, etc., y gagneraient à avoir affaire à un gouvernement quel qu'il soit pour que le service du pilotage, même en général, fût très efficace. Dans notre humble opinion, les pilotes ne doivent pas être, sous aucun prétexte, des créatures d'un gouvernement. Chez le marin, on doit chercher, avant tout, s'il est compétent et s'il est en état de donner toutes les garanties voulues. Maintenant, où les trouve-t-on ces hommes compétents ? On mentionne et l'on chante bien sur tous les tons que les pilotes non commissionnés de la Maison Price n'ont pas eu d'accidents sérieux dans la rivière Saguenay. Cela peut être vrai ; mais il faut tenir compte que ces hommes-là n'ont eu à piloter que des vaisseaux à voiles à la remorque d'un petit vapeur " Le Thor " commandé par un marin expérimenté. Maintenant, ce sont, en partie, des vapeurs qui font le trajet dans la rivière Sauguenay. Ces pilotes non commissionnés n'ont jamais été à la mer, ni servi un temps quelconque comme simple matelot ; ils ne connaissent pas même leur boussole, à quoi seraient-ils utiles dans un désastre quelconque tel que celui du vapeur " Mersey," du " Carolina," etc. Les hommes de la Maison Price qui pilotent ainsi sans commission ne sont pas responsables et échappent au contrôle de votre commission en cas d'accidents. Nous avons déjà préparé un tarif qui a été approuvé par votre commission, mais il est aller mourir dans les oubliettes à Ottawa.

Les membres du bureau proposent humblement au département de la Marine de placer à l'entrée du Saguenay des pilotes licenciés reconnus avoir une longue expérience dans cette rivière. Il y en a, au moins, une quinzaine de bien compétents. Comme il en faut tout au plus deux ou trois pour y faire le service, il est très facile d'arriver au but. Nous avons le pilote Boulanger qui tient la station du Saguenay et qui a déjà 25 ans d'expérience et de pratique dans cette rivière et dont la compétence ne peut être contestée par personne, et qui a été prié, plus d'une fois, de remplacer ceux de la Maison Price. Vide copie d'une lettre incluse qui en est une preuve,——

Lettre que je n'ai pas besoin de lire, car elle n'a pas d'importance.

M. TALBOT.

Donc la corporation des pilotes est prête à faire ce qui suit : Deux pilotes reconnus avoir une longue pratique dans la rivière Saguenay, dont personne ne pourrait contester la compétence, auraient la charge exclusive de piloter les vaisseaux dans le Saguenay. Le pilote licencié, Boulanger, qui a déjà une pratique de 25 années dans cette rivière, initierait, à tour de rôle, pendant un certain laps de temps, les pilotes afin de les rendre bien compétents et les mettre en état de pouvoir remplacer plus tard ceux qui abandonneraient par l'âge ou autrement. Le pilote Boulanger irait, avec son yacht, explorer cette rivière sur tout son parcours et en tous sens, avec des apprentis, pour en faire les sondages et voir les meilleurs endroits pour les mouillages, etc.

Personne autre que les pilotes nommés et appointés par le bureau de direction n'aurait droit de piloter ou prendre charge d'un vaisseau quelconque dans la rivière Saguenay.

On a enlevé aux pilotes quelques vaisseaux charbonniers ; mais la compagnie, soit dit en passant, y a perdu plus qu'elle n'y a gagné, par la perte de temps considérable et dont la preuve peut se faire facilement. Les pilotes sont désireux de garder avec soin ce qu'ils ont de par la loi et de plein droit, mais surtout en donnant les preuves qu'ils sont en demeure de contenter et de satisfaire en tous points le haut commerce.

Je demeure, monsieur,
Votre bien dévoué,
LOUIS E. MORIN,
Président de la corporation des pilotes.

L'honorable ministre de la Marine me permettra donc d'attirer son attention sur les suggestions, parfaitement raisonnables, qui sont contenues dans ce mémoire. Comme cette loi est sur le point d'être adoptée, je désirerais que le ministre en suspendît l'opération pendant quelque temps afin de permettre aux pilotes de mettre en pratique ce qu'ils suggèrent dans ce mémoire, ce qui donnera au commerce et au pays tout entier toutes les garanties possibles de bonne navigation dans la rivière Saguenay.

J'espère que l'honorable ministre prendra mes remarques en considération ; remarques que je fais de bonne foi tout en ayant conscience des grave responsabilités qui incombent à ceux qui sont chargés de la navigation du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay. Mais je dois dire que je verrais d'un mauvais œil que l'on fît une différence pour la rivière Saguenay quand les pilotes sont prêts à donner toutes les garanties possibles pour en assurer la parfaite navigation.

M. S. DELISLE (Portneuf) (Texte) : M. l'Orateur, la grande majorité des pilotes résident dans le comté de Portneuf, voilà pourquoi je m'intéresse d'une manière toute particulière à la législation qui nous est maintenant soumise par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine). Je dois dire que je ne connais pas de classe qui mérite plus considération que celle des pilotes. Ce sont des citoyens importants et influents, qui se préparent par de longues études à exercer leurs fonctions, et qui dans l'exercice de ces fonctions assument une lourde responsabilité, puisqu'ils

ont charge de vie et aussi de propriétés d'une valeur considérable. Lorsqu'un pilote s'embarque sur un navire, à Québec ou à Montréal, il prend, M. l'Orateur, la responsabilité complète du navire, de la vie des passagers et de l'équipage, et de la riche cargaison qui se trouve à bord. On comprend qu'il faut avoir une bonne tête et une habileté consommée pour conduire sans accident des navires de 10,000 tonneaux, de quatre à cinq cents pieds de longueur à travers les écueils du chenal, de Québec à Montréal, qui est très étroit sur presque tout son parcours et qui, en certains endroits, a une largeur qui ne dépasse pas 300 pieds. Il arrive souvent que la profondeur du chenal n'excède pas leur tirant d'eau de plus d'un pied ou deux. Aussi la moindre déviation, la moindre erreur dans la gouverne du navire peut causer un échouement et un accident fatal. Avec cela il faut lutter avec les courants et les vents et c'est un problème qui est toujours à recommencer.

M. l'Orateur, si je fais ces remarques sur la profession du pilotage, c'est pour démontrer qu'on ne saurait étudier avec trop de soin toute législation qui a rapport aux pilotes et au pilotage. Le public a droit d'être protégé par des lois qui imposent aux pilotes des obligations raisonnables ; et d'un autre côté, une juste protection doit être accordée aux pilotes dans l'interprétation de leur conduite et de leur responsabilité.

Les pilotes de la province de Québec sont divisés en deux classes, M. l'Orateur, ceux qui sont chargés de piloter dans le bas du fleuve entre Québec et la Pointe-au-Père, et ceux qui font le même service entre Québec et Montréal. Ceux du bas du fleuve ont obtenu depuis longtemps le droit de conduire leurs propres affaires, puisque le parlement leur a accordé un acte d'incorporation.

Il s'agit par le présent projet de loi de ceux que l'on appelle les pilotes d'en haut qui exercent leurs fonctions entre Québec et Montréal. C'est de beaucoup la partie la plus difficile de notre pilotage. Ils se sont adressés à ce parlement pour en obtenir la faveur d'être formés en société corporative mais cette faveur leur a été refusée. Ils ont été jusqu'à présent sous le contrôle de la commission du havre de Montréal, et il est facile de comprendre, M. l'Orateur, que ce système n'a pas donné pleine satisfaction. Car cette commission est susceptible de changer souvent de personnel et est composée de membres qui ne sont pas tous versés dans l'art de la navigation et qui, par conséquent, ne sont pas tous qualifiés à établir des règles sûres pour décider les différends qui peuvent surgir entre les pilotes et les compagnies de bateaux à vapeur. Je dirai de plus que plusieurs des commissaires sont des directeurs de compagnies qui en certains cas ont un intérêt adverse aux pilotes.

Je suis content que le département de la Marine prenne le contrôle du pilotage et des pilotes, pour plusieurs raisons, et la principale, c'est que cette réforme a été demandée par les pilotes eux-mêmes. Mais je me permettrai de suggérer une réforme que je considère essentielle, c'est que deux ou trois pilotes expérimentés soient chargés de se tenir en devoir pendant la saison de navigation dans le département de la Marine ici, de manière à pouvoir renseigner ce département et lui donner le bénéfice de leurs conseils et de leur expérience.

Le gouvernement a nommé en 1898, une commission chargée de s'enquérir de la question du pilotage ; et en lisant le rapport de cette commission, à la page 8, on voit que les commissaires sont d'avis qu'en matière qui touche aux pilotes, leur représentant dûment choisi doit être consulté.

A la page 9 du même rapport, nous lisons ce qui suit :

> Pour ce qui est des griefs des pilotes, griefs énoncés et exposés au long dans les pages qui précèdent, vos commissaires ont l'honneur de recommander ce qui suit :
>
> Les pilotes ne sont pas jugés par un tribunal compétent.
>
> Nous sommes d'avis que les procès des pilotes pour cause d'accidents survenus aux navires lorsqu'ils sont dans les eaux soumises au pilotage entre Montréal et Québec, sous la charge de pilotes, devraient être instruits devant une cour maritime se composant de trois experts, dont un nommé par les commissaires du port, un deuxième nommé par les pilotes, sans qu'il soit nécessaire que cet homme soit pilote de service actif entre Montréal et Québec, et un troisième par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais si plus tard une cour d'amirauté était établie à Montréal, alors ces procès devront s'instruire devant ce juge, aidé de deux assesseurs nautiques.

Ce rapport de la commission du pilotage contient, M. l'Orateur, une étude consciencieuse de la position des pilotes et des recommandations qui, je l'espère, seront mises en pratique par le département de la Marine et des Pêcheries.

Je me permets de croire que les intérêts des pilotes seront sauvegardés et que le public en bénéficiera.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois et adopté.

MODIFICATION DE L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose la troisième lecture du bill (n° 257) modifiant l'acte du service civil.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : Avant que ce bill soit lu une troisième fois, j'ai une ou deux observations à présenter à la Chambre. En vertu de ce bill, certains commis du service civil vont recevoir de l'avancement et des appointements plus élevés ; mais il est d'autres fonctionnaires, savoir ceux de cette Chambre et quelques autres, qu'on a singulièrement laissés de côté.

Je désire attirer l'attention du directeur général des Postes sur ce fait.

Par exemple, nous allons nous occuper des bibliothécaires du parlement qui sont des

fonctionnaires du parlement, mais ne font pas partie du service civil dans la stricte acception du mot, pendant que nous avons ignoré d'autres employés de cette Chambre. Je ne crois pas que cela soit juste et je désire attirer l'attention de l'auteur du bill sur ce point. Certains fonctionnaires supérieurs qui ont préséance sur les sous-ministres restent aux mêmes appointements, qui sont inférieurs à ceux d'autres fonctionnaires auxquels je viens de faire allusion. Le greffier de la Chambre des communes, le greffier du Sénat, le greffier du Conseil privé, ont préséance sur les sous-ministres. J'ai compris qu'on a fait exception en faveur du greffier du Conseil privé et qu'on a augmenté son traitement ; mais cet avantage n'a pas été accordé au greffier ni aux autres employés de cette Chambre. Comme je l'ai fait remarquer en comité, les appointements des fonctionnaires de cette Chambre sont de beaucoup inférieurs à ceux que reçoivent les employés du Sénat qui ne font pas le quart, et dans certains cas, pas même la dixième partie du travail qui incombe aux fonctionnaires de la Chambre des communes. Il me semble que nous devons porter remède à cet état de choses. Si le personnel du Sénat est payé trop cher, il doit y avoir quelque moyen de réduire ses appointements. Si ceux-ci ne sont pas trop élevés—et nous sommes en lieu de croire qu'ils sont proportionnés aux services rendus—dans ce cas l'honneur et la dignité de cette Chambre exigent que nous mettions le personnel de la Chambre des communes sur un pied d'égalité avec celui du Sénat. Il me semble qu'une affaire de cette importance mérite toute notre attention et que nous devons traiter avec la même justice tous les employés au service du pays. Toutes les raisons que le directeur général des Postes a fait valoir pour justifier une augmentation du traitement des fonctionnaires auxquels s'applique ce bill peuvent être invoquées avec la même force et le même effet à l'avantage de ceux dont je viens de parler. Le greffier de cette Chambre occupe un poste des plus importants, et le titulaire de cette position doit être doué de grandes aptitudes. Il n'y a pas de position sur le banc judiciaire qui exige de plus hautes capacités que celle de greffier de cette Chambre. Je suis heureux de reconnaître que le titulaire actuel de cette position est le digne successeur de l'homme éminent qui a rempli avec tant d'honneur et d'habileté ces hautes fonctions dans le passé. Je ne vois aucune raison de refuser au greffier de cette Chambre la même considération dont on entoure les sous-ministres, surtout si on tient compte des devoirs onéreux qui lui incombent—devoirs dont l'importance est supérieure à ceux d'autres fonctionnaires qui ont été l'objet de la bienveillance du gouvernement. En m'exprimant de la sorte, je parle en mon propre nom ; je n'ai eu aucune consultation sur le sujet avec mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, mais je crois être le porte-voix des sentiments de la plupart d'entre eux en affirmant que nous sommes désireux d'accorder des appointements raisonnables à tous les employés publics en général. Sur ce chapitre nous ne voulons pas faire de mesquinerie. Nous croyons qu'il y a de l'extravagance dans les dépenses publiques, mais nous considérons qu'il n'y a pas d'extravagance à payer convenablement les employés au service du pays. Il nous faut de bons employés, et nous devons les payer selon leur mérite. J'espère que le directeur général des Postes tiendra compte de ces considérations, et qu'il remettra le bill à l'étude dans le but de l'amender de manière à ce qu'il s'applique à tous les employés, depuis le bas jusqu'au haut de l'échelle. A commencer par les messagers on devrait accorder une augmentation générale ; même aux sténographes des débats, qui méritent une augmentation, cette année du moins, à cause de la longueur de la session, qui a été très onéreuse pour eux.

M. HUGHES (Victoria) : Je désire attirer l'attention du directeur général des Postes sur une omission dans le bill concernant les fonctionnaires du ministère de la Milice, auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de la loi des pensions de retraite créée en faveur de la Milice. J'ignore si l'attention du ministre a été attirée sur ce point, mais je crois que nous devons nous en occuper. Aurait-il la bonté d'y voir ou s'en est-il occupé déjà ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au sujet de la question soulevée par l'honorable député de King, N.-B., (M. Fowler) le gouvernement admet sa culpabilité d'avoir eu soin des finances du pays en traitant cette question. On laisse à entendre que nous nous livrons à la mesquinerie. Ce n'est pas une offense absolument impardonnable, bien qu'il ne soit pas sage de ne pas payer en raison des services rendus. Toutefois comme il nous appartient d'administrer des fonds publics avec le soin le plus extrême, nous devons aller lentement, même lorsqu'il s'agit de payer les employés publics, car on ne peut ignorer que l'ensemble de leurs appointements constitue une somme très élevée. Mon honorable ami pourra constater que le parlement a mis à l'étude une mesure pour augmenter le traitement des bibliothécaires. S'il ignore la chose, ce doit être dû à son absence de la Chambre.

M. FOWLER : Je suis plus assidu aux séances que l'honorable ministre ; et, de plus, j'ai reconnu qu'il existe une proposition dans ce sens. L'honorable ministre était probablement endormi pendant mon discours, selon sa coutume.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au sujet de l'autre question soulevée par l'honorable député, qui voudrait étendre cette mesure aux employés des deux Chambres, je ferai remarquer que cette

question a été discutée dans cette enceinte ; et j'ai déjà déclaré que le ministère ne veut pas empiéter sur les privilèges des deux Chambres. Nous leur reconnaissons le privilège de fixer les appointements de leurs fonctionnaires, sans préjudice du pouvoir du gouvernement, s'il juge à propos de l'exercer, c'est-à-dire de modifier, accepter ou de refuser les propositions de la Chambre. Dans tous les cas, ce bill ne s'occupe pas des fonctionnaires du parlement ; il ne s'applique qu'aux appointements du personnel du service civil. C'est la raison pour laquelle il n'en est pas question dans ce bill.

Quant à la question soulevée par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), au sujet de l'exclusion dans ce bill des fonctionnaires du ministère de la Milice, nous n'avons pas la prétention de passer en revue dans le bill proposé, les positions et le traitement de tous les employés officiels. Le bill ne va pas jusque là. Il s'applique en premier lieu, pour ne pas dire exclusivement, à ceux qui sont classifiés. Il y a quelques exceptions seulement, comme dans le cas du service extérieur de la douane et du revenu de l'intérieur. Jusqu'ici la question des fonctionnaires du ministère de la Milice n'a pas été soumise à l'attention de la Chambre et il est trop tard pour l'amener à cette session si la mesure actuelle, qui attend sa troisième délibération, est destinée à devenir loi à la présente session. Le sujet en vaut certainement la peine et j'ai la conviction que la Chambre tiendra compte des paroles de l'honorable député et que ce sujet sera traité en temps et lieu avec tout le soin qu'il mérite.

M. KAULBACH (Lunenburg) : J'ai écouté avec intérêt les remarques de l'honorable député de King, N.B., (M. Fowler) au sujet du traitement de nos employés publics et je ne puis pas comprendre pourquoi on traite différemment ceux qui ne tombent pas sous l'empire de ce bill. Je cite en particulier le greffier de la Chambre. Il est un peu délicat pour moi de faire cette remarque en sa présence, mais je le connais depuis un grand nombre d'années et je considère qu'il remplace dignement son prédécesseur ; et dans mon opinion, bien que l'acte du service civil ne s'applique pas à lui, on ne devrait pas établir de distinction à son détriment ni au détriment de son personnel.

On devrait établir pour lui et ses subordonnés une échelle d'augmentation de traitement comme pour les autres. Je suis certain que le directeur général des Postes, qui est le parrain de ce bill, est animé des mêmes sentiments et j'espère que, aussitôt que l'occasion s'en présentera, il s'occupera des employés de cette Chambre et les récompensera selon leur mérite.

M. LEMIEUX : J'approuve entièrement les remarques que vient de faire l'honorable député et je voudrais les voir appliquer également à l'assistant greffier de la Chambre.

M. W. ROCHE (Halifax) : Je désire exprimr mon adhésion aux remarques de l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach). Le greffier de la Chambre des communes est bien connu de nous tous. Il a siégé dans cette enceinte pendant de longues années et possède toutes les qualités voulues pour remplir le poste distingué qu'il occupe. C'est pourquoi j'engage mon honorable ami le directeur général des Postes à ne pas oublier le greffier de la Chambre dans sa liste des augmentations de traitement. Mes relations avec notre digne greffier datent de quarante ans et ce que je sais de lui, c'est qu'il a rempli honorablement toutes les charges qu'on lui a confiées, et que sa situation actuelle lui convient parfaitement. Il mérite donc d'être traité de la même manière que les autres fonctionnaires au point de vue des avantages de la position.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'autre soir j'ai appelé l'attention de la Chambre sur l'absence de toute disposition tendant à établir une échelle d'augmentation de traitements à l'égard de deux classes du service extérieur ; les agents du service préventif relevant du ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur. En réponse, le directeur général des Postes me renvoya au paragraphe 2 de l'article 37, mais dans cet article on se contente de permettre la nomination sans examen, et on ne fixe pas le montant des appointements. Il me semble qu'ils ont droit à une augmentation en tenant compte de leurs années de service et du zèle dont ils ont fait preuve dans l'exécution de leurs devoirs, tout comme les autres employés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : Ces sont des employés surnuméraires qui n'ont pas d'examen à subir et peuvent être congédiés en tout temps.

M. SPROULE : Cependant on a coutume de les employer à titre permanent.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il leur est loisible de subir un examen et dans ce cas ils peuvent être promus, mais actuellement ils ne sont soumis à aucun examen et n'ont pas été classifiés. J'ai simplement suivi la coutume établie depuis plusieurs années.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je n'ai pas tout à fait saisi pour quelle raison le directeur général des Postes n'a pas accordé son attention à la question des appointements des employés de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill en délibération concerne le service civil et non les fonctionnaires de la Chambre des communes et du Sénat. Il appartient à l'une et à l'autre Chambre de régler les salaires de leurs employés respectifs et le gouvernement n'a pas l'intention d'empiéter sur ce privilège. Par l'organe de son comité, la Chambre peut amener cette ques-

tion des traitements dans un rapport présenté à la Chambre, et si ce rapport est adopté, le gouvernement prendra des mesures pour respecter la décision de la Chambre. On n'a jamais procédé autrement, et le gouvernement ne se croirait pas justifiable d'enlever à la Chambre ce privilège traditionnel.

Le gouvernement éprouve beaucoup de satisfaction à constater que l'élection de notre ancien collègue à la charge de greffier de la Chambre des communes est également bien accueillie par les deux partis ; je suis sûr que l'avenir nous donnera raison sur ce point. Bien que notre projet ne contienne rien relativement à ce fonctionnaire, il ne faut pas en conclure que le gouvernement ne partage point l'opinion émise pas nos honorables collègues touchant la demande et les mérites de celui qui a été choisi pour occuper ce poste important.

M. N. A. BELCOURT : Puisque le gouvernement se propose de remettre à l'examen le projet ministériel, j'en prendrai occasion pour lui signaler le fait qu'en Australie, les fonctionnaires parlementaires des deux Chambres ont été mis sous la protection de la loi sur le service administratif, qui les assimile, pour toutes fins que de droit, aux autres fonctionnaires de l'administration. Le motif invoqué par l'honorable directeur général des Postes peut être plausible ; mais je l'inviterai à se rappeler qu'on n'a pas regardé ce motif comme suffisant dans un pays où le gouvernement est organisé d'une manière semblable au nôtre : les secrétaires des deux Chambres législatives ont été assujettis à la loi du service civil et mis sur le même pied que les autres membres du personnel administratif de l'Etat.

Quant à moi, je crois qu'on a eu raison, et je ne vois pas pourquoi le personnel parlementaire de cette Cchambre et du Sénat serait traité différemment des autres fonctionnaires des départements, dépendant soit de la Chambre soit de l'Exécutif. Comme les membres du personnel administratif, les fonctionnaires parlementaires ont droit, ce me semble, à l'inscription au tableau du service permanent, aux avantages de la pension de retraite, etc. J'espère donc qu'en remettant son projet de loi à l'étude, le gouvernement accordera toute la considération possible aux faits que je lui ai signalés.

M. E. HACKETT (Prince-ouest) : Je désire appuyer fortement les observations présentées tour à tour par l'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler), par l'honorable ministre des Postes (l'honorable sir William Mulock) et par l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach), disant que le personnel parlementaire mérite autant d'égards que le personnel administratif.

Nos honorables collègues ont rendu hommage à la façon méritoire dont le secrétaire de cette Chambre s'acquitte de ses fonctions; on a parlé du sous-secrétaire, des messagers, des pages ; nous sommes tous entièrement satisfaits de ces messieurs.

Sir WILLIAM MULOCK.

Mais il en est un qui domine tous les autres par l'importance de ses fonctions : c'est vous-même, M. l'Orateur, s'il m'est permis de vous citer dans ce débat. Vous avez présidé avec dignité et impartialité les délibérations de cette Chambre ; j'espère que dans l'étude de cette matière, le gouvernement n'oubliera pas que vous avez des titres tout particuliers à une augmentation de votre traitement.

C'est un sujet, monsieur l'Orateur, que je touche avec la discrétion et la modération qui sont de mise en pareilles circonstances ; mais je ne saurais méconnaître que, pendans les trois sessions que j'ai passées ici, je vous ai vu présider nos délibérations avec une impartialité et une dignité qui ne se sont jamais démenties. Nous sommes fiers de voir un jeune Canadien-français occuper le fauteuil de la Chambre des communes du Canada, et s'acquitter de ses hautes fonctions, non-seulement avec tact, mais avec fermeté, car lorsque quelqu'un d'entre nous s'est par hasard écarté de l'observance du règlement, il a été aussitôt redressé.

La motion est adoptée, le bill est lu en troisième délibération et voté.

SUBSIDES.—INTERPELLATION AU SUJET DU SERVICE TRANSATLANTIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) propose que la Chambre se reforme en comité pour délibérer sur les subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'ai appris que l'honorable ministre du Commerce ne pouvait assister à la séance d'aujourd'hui, et j'ai en conséquence renoncé à présenter mon interpellation au sujet du service rapide transatlantique, interpellation qui devait être discutée aujourd'hui.

Je désire faire savoir au chef du gouvernement que je serai prêt à y procéder mercredi ou samedi prochains.

Dans la croyance que la Chambre fermerait cette semaine, j'ai pris un engagement pour lundi, et je serai absent ce jour-là et mardi jusqu'à dix heures du soir. Je serai donc à la disposition du gouvernement mercredi ou samedi, comme il lui conviendra.

Le PREMIER MINISTRE : Je remercie mon honorable ami. Je regrette que le ministre du Commerce, dont nous connaissons l'état de santé précaire, soit dans l'impossibilité d'assister à la séance aujourd'hui.

Cependant, que mon honorable collègue soit à son siège ou non ce jour-là, samedi, le gouvernement sera prêt à discuter l'interpellation de l'honorable chef de la gauche.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Comme je compte partir samedi à 4 heures, j'espère que le gouvernement voudra bien ordonner la discussion de mon interpellation au commencement de la séance.

Le PREMIER MINISTRE : Nous fixons 3 heures.

RECLAMATIONS DES COLONS RELATIVES A L'INSURRECTION DE 1885.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire porter à l'attention du gouvernement et de la Chambre une question qui intéresse une grande partie de la population de la localité où je réside et que je représente en cette enceinte.

J'ai déjà, en des occasions précédentes, saisi la Chambre de cette matière, mais sans résultat. Je veux parler des réclamations faites par un grand nombre de colons de la Saskatchewan, à la suite du soulèvement de 1885.

Après d'apaisement de la révolte, le gouvernement envoya dans le district de la Saskatchewan une commission dite des réclamations, pour entendre et régler les réclamations présentées par les colons pour pertes subies au cours de cette insurrection. Le gouvernement de cette époque, dans un esprit de justice incontestable, nomma membre de la commission un des habitants de la localité, bien connu dans tout le pays. Nommée le 25 août 1885, cette commission travailla jusqu'au 6 janvier 1886, c'est-à-dire durant 135 jours. Elle remit son rapport, dont je possède une copie en ce moment, dans lequel elle concluait au paiement d'une indemnité en faveur d'un certain nombre de réclamants.

Peu de temps après cette date, presque à la veille des élections générales de 1887, le mécontentement manifesté par les habitants dont les réclamations n'avaient point été reçues, détermina le gouvernement à renvoyer sur les lieux la même commission pour régler le reste des réclamations. La commission reprit ses travaux le 15 de mars 1886 et siégea jusque vers le 9 août 1887. Durant l'été de 1886, la commission entendit un grand nombre de causes en réclamation et réserva sa décision indéfiniment ; c'est ce qui donna naissance au grief principal des intéressés.

Un des membres de la commission, habitant le district, parcourut, dans l'automne précédent les élections générales de 1887, tout le district de la Saskatchewan, en qualité d'agent électoral du gouvernement. Il fréquenta les réunions politiques, y prononça des discours et travailla durant trois mois dans le district jusqu'aux élections du 15 mars 1887.

M. LaRIVIERE : L'honorable député voudra-t-il nommer cet individu ?

M. DAVIS : C'est M. Thomas McKay, aujourd'hui député à l'assemblée législative. Il fit de la propagande par la parole et par les actes jusqu'au jour de l'élection. A cette époque, l'élection des députés se faisait encore au scrutin découvert, qui fait connaître le nom des votants. Agent attitré de l'organisation conservatrice, cet homme allait de bureaux de vote en bureaux de vote, se faisant montrer les cahiers et autres pièces qui lui permettaient de se rendre compte de la manière dont s'étaient donnés les suffrages en cette élection.

Après la bataille électorale, la commission rendit ses sentences, et l'on s'aperçut que ceux des réclamants qui avaient voté contre le gouvernement reçurent les miettes de la table, pendant que les partisans du gouvernement furent indemnisés, en certains cas, du double de leurs pertes réelles subies durant l'insurrection.

Par une circonstance aggravante, dont j'ai la preuve en main, M. Mckay, durant tout le temps qu'il s'employa comme agent électoral du parti conservateur, parcourant les réunions politiques pour y adresser la parole, recevait de l'Etat $15 par jour comme membre de la commission des réclamations, outre $5 par jour pour ses frais de subsistance et une allocation pour ses frais de déplacement de la capitale à la Saskatchewan et retour.

Eh ! bien, monsieur l'Orateur, je vous le demande, comment les colons de la Saskatchewan pouvaient-ils être traités avec la justice qui leur était due, dans ces circonstances ? Voici un fonctionnaire aux gages du gouvernement fédéral, touchant $20 par jour comme membre de la commission des réclamations, qui se fait l'agent et le propagandiste du gouvernement, et qui revient ensuite entendre les réclamations des citoyens qui ont voté contre le gouvernement qu'il sert. Et l'on voudrait que les sentences rendues par cet homme en cette occasion fussent justes dans tous les cas. C'est impossible ; plusieurs réclamants n'ont pas reçu justice.

Ces gens n'ont pas cessé depuis de réclamer, de pétitionner, et ils ne déposeront les armes que le jour où l'autorité se décidera à prendre quelque dispositions pour examiner au moins leurs griefs, en vue de rectifier l'injustice manifeste des sentences de la commission.

Nous connaissons des cas où le réclamant a reçu du gouvernement $13,000 à $14,000 pour la perte d'une certaine quantité de marchandises qu'un homme pourrait porter sur son dos, pendant que d'autres, qui avaient tout perdu, n'ont pas été indemnisés ou l'ont été très peu. Je possède devant moi un état complet énonçant les sentences rendues, les sommes réclamées, l'indemnité accordée, et autres détails. Je ne les citerai pas à la Chambre ; je me contente d'exposer sommairement les faits, et de supplier qui de droit de s'occuper de la question et de faire rendre aux intéressés la justice qui leur a été refusée par cette commission, car je suis sûr que tous mes collègues, amis et adversaires, penseront comme moi qu'il était impossible d'attendre quelque justice d'un agent payé $20 par jour par le gouvernement, qui parcourt le district de la Saskatchewan comme propagandiste électoral et rend ensuite des sentences en qualité de commissaire du gouvernement dans cette localité.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Cela me paraît étrange que l'honorable député que nous avons vu à sa place depuis le commencement de la session, ait jugé à propos d'ouvrir ce débat seulement aujourd'hui.

M. DAVIS : Je rappellerai à notre honorable collègue que j'ai à diverses reprises saisi la Chambre de cette question. Qu'il consulte le Hansard à ce sujet.

M. SPROULE : Pendant des années l'honorable député n'a pas ouvert la bouche, mais aujourd'hui, à la fin d'une longue session, et quand il se croit à la veille d'une élection il saisit la Chambre de cette question, sans donner aucun avis. Personne ne sait si, pendant tout ce temps-là, ce M. McKay n'a pas agi comme agent politique ; pour ma part, je n'en sais rien.

M. DAVIS : J'ai prononcé ici même un discours dans lequel j'ai démontré que la population de ce district sait parfaitement s'il a agi comme agent politique ou non, et voici le rapport du ministère qui fait voir qu'il a été payé tout le temps qu'il a agi comme agent. Je crois que la chose a été clairement prouvée.

M. SPROULE : L'honorable député aurait dû faire plus et prouver que cet homme a fait quelque chose comme commissaire pendant tout ce temps ; car s'il avait démontré par les documents en la possession du ministère qu'il n'a fait aucun travail à cette époque, on pourrait alors supposer qu'il n'agissait que comme agent politique et qu'il a été illégalement payé pour le temps où il ne travaillait pas. Mais l'honorable député n'a pas fait cela et nous ne savons absolument rien——

M. DAVIS : Un instant, s'il vous plaît. Je déclare que pendant deux ou trois mois, après sa nomination comme commissaire des réclamations il a agi comme agent politique des conservateurs dans la Saskatchewan, qu'il a parlé dans les assemblées, qu'il a sollicité des votes et qu'il a fait, dans la Saskatchewan, tout ce que fait un agent d'élection et qu'il recevait $20 et une allocation de voyage du gouvernement du jour pour faire ce travail.

M. POPE : Siégeait-il comme commissaire ?

M. DAVIS : Pas du tout.

M. POPE : Alors, asseyez-vous.

M. DAVIS : Il n'étudiait pas les réclamations quand il travaillait aux élections.

M. SPROULE : En l'absence de toute preuve, il nous faut bien prendre la parole de l'honorable député. Je crois cependant qu'en consultant les rapports du député, on verrait que pendant la campagne électorale il agissait comme commissaire et non comme agent électoral, et il est possible de se procurer ces rapports, depuis cette date jusqu'aujourd'hui.

M. DAVIS : L'honorable député est entièrement dans l'erreur. Il n'était pas dans ce district et moi j'y étais.

M. SPROULE : Dans ce cas, il est bien étonnant que pendant plusieurs années, l'honorable député n'ait rien dit, bien qu'il dût connaître tous ces faits, car il prétend en avoir saisi la Chambre immédiatement après l'élection de 1900. Nous sommes actuellement en 1903, et il n'en a pas dit un mot depuis que ses amis sont au pouvoir. Ces derniers pouvaient rendre justice, s'il y avait lieu, et pourquoi ne se sont-ils pas occupés de cette affaire? Ils ont laissé cette injustice se perpétrer jusqu'à la veille de l'élection et aujourd'hui, ils viennent prétendre que rien n'a été fait pour cette malheureuse population. Le truc me paraît trop grossier. Cest plutôt un truc électoral que toute autre chose.

M. DAVIS : L'honorable député ne doit pas nous mesurer à son aune.

M. SPROULE : J'ai été témoin de tant de tentatives de ce genre que je les découvre maintenant facilement. Tous ces trucs sont bien connus. Il est à ma connaissance personnelle que ces réclamations n'ont pas été souvent discutées ici et je ne connais pas un seul cas dans lequel une réclamation ait été prouvée, sans que le gouvernement se soit montré disposé à rendre justice. Mais si dans le cas actuel justice n'a pas été rendue depuis neuf ans que les amis de l'honorable député sont au pouvoir——

Le PREMIER MINISTRE : Le temps paraît long à mon honorable ami dans l'opposition.

M. SPROULE : Neuf ans dans la vie d'un gouvernement ou d'une nation doivent être suffisants pour que le gouvernement s'enquière de ces faits et rende justice dans les cas où il y a lieu. Cependant, pendant tout ce temps, l'honorable député qui représentait cette division électorale savait qu'une injustice avait été commise à l'égard de ces personnes et je trouve étrange qu'il n'ait rien fait pour faire cesser leurs griefs. Le gouvernement n'a pas écouté ces réclamations et le moment me paraît mal choisi aujourd'hui pour revenir à la charge, mais peut-être que cela fait mieux l'affaire de mon honorable ami.

M. DAVIS : C'est comme la question de l'autonomie provinciale discutée hier.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Sproule) se trompe quand il dit que l'honorable député de Saskatchewan a négligé d'appeler l'attention du gouvernement sur cette question. A plusieurs reprise, il en a saisi la Chambre et plus souvent encore le gouvernement. Les circonstances qui accompagnent ces déclarations ne me sont pas inconnues. J'en ai entendu parler lorsque j'étais dans l'opposition et encore depuis l'avènement du gouvernement actuel.

L'ancien gouvernement a nommé une commission pour examiner les pertes subies par un bon nombre d'habitants du Nord-Ouest et les commissaires ont accordé certains dédommagements. A plusieurs reprises, les réclamations actuelles m'ont été soumises pendant que je siégeais à gauche de l'Orateur, et j'en ai été saisi encore depuis l'avènement du gouvernement actuel, par l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis). Mais il est toujours difficile de reprendre une affaire de cette nature quand elle est réglée depuis nombre d'années et le gouvernement n'a pas encore trouvé le moyen de recommencer cette enquête. Tout ce que je puis dire, c'est que nous étudierons la question et je ne puis pas m'engager à plus pour le moment.

M. N. BOYD : M. l'Orateur, comme vient de l'expliquer l'honorable député de Grey-est cette réclamation tardive de l'honorable député de Saskatchewan sent les élections prochaines. C'est l'effet que cela me fait. Quand on voit l'acrimonie avec laquelle il s'attaque à un étranger et quand on se rend compte des moyens qu'il emploie pour lui faire du tort, surtout quand il est de notoriété publique que cet étranger sera son prochain adversaire, on comprend son insistance à revenir sur cette question. Depuis sept ans, l'honorable député est partisan du gouvernement actuel et si son influence n'a pu rien faire pour cette population qu'il prétend si maltraitée, je ne crois pas que son petit discours d'aujourd'hui lui soit bien utile. Je ne conçois pas qu'un membre de cette Chambre attaque un homme qui est dans l'impossibilité de se défendre. Ici nous avons le privilège de tout dire à l'adresse de ceux qui ne font pas partie de cette Chambre.

M. DAVIS : J'ai porté les mêmes accusations dans des assemblées publiques. M. Mackie aurait pu venir les contredire ; mais il a toujours eu soin de prendre une autre direction.

M. BOYD : Si ce monsieur a une aussi mauvaise réputation que voudrait nous le faire croire l'honorable député de Saskatchewan, n'est-il pas étrange qu'il ait été choisi pour représenter cette population à l'assemblée législative des Territoires, à Régina ? Il faut donc qu'il ne soit pas descendu si bas dans l'estime de ses concitoyens que l'honorable député veut bien le dire. Son intention est évidente, mais s'il peut tromper les électeurs de la Saskatchewan il ne trompera personne ici. J'ai déjà appuyé des gouvernements et j'ai toujours constaté que si, par ma propre influence, je ne pouvais réussir à obtenir quelque chose, cela était encore bien plus impossible au moyen de discours comme celui qu'il vient de prononcer. Je lui conseillerais d'employer ses moyens de persuasion sur le gouvernement ; qu'il s'entoure des autres représentants des Territoires du Nord-Ouest qui ne sont jamais lents à dire ce qu'ils pensent ; qu'il aille trouver le premier ministre et qu'il en obtienne une promesse, et alors ses actes seront beaucoup plus éloquents que ses paroles et prouveront aux électeurs de la Saskatchewan qu'il peut faire quelque chose pour eux. Cela vaudra mieux que de se livrer à de violentes attaques contre un homme qui n'est pas membre de cette Chambre et ne peut pas se défendre.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, si l'honorable député (M. Davis) veut que cette question soit discutée d'une manière intelligente, il doit en donner avis à la Chambre, comme il en a sans doute donné avis au gouvernement. Il est évident qu'il n'attendait pas de grands résultats de cette discussion, car autrement, il aurait suivi la procédure ordinaire. De tout ce débat, je crois que la seule chose importante que nous ayons apprise, c'est que sa présence dans une assemblée effrayait tellement M. McKay que celui-ci n'a jamais osé y assister.

M. DAVIS : L'honorable député (M. R L. Borden) va peut-être un peu loin. Le député de Macdonald (M. Boyd) m'a accusé dans le comté d'avoir attaqué ici un homme qui ne peut pas se défendre, et j'ai répondu à cette accusation en disant que j'avais porté les mêmes accusation contre M. McKay dans les assemblées publiques, que je l'en avais averti et qu'il n'a jamais osé se présenter.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député a dit que M. McKay avait immédiatement pris une autre direction.

M. DAVIS : Dans tous les cas, il n'était pas présent.

M. R. L. BORDEN : J'espère qu'il n'en a pas trop souffert. Je me rappelle que les susceptibilité de l'honorable député ont quelquefois été blessées par des attaques faites ici contre des étrangers. Je crois qu'il s'est montré très indigné de certaines allusions concernant les fonctionnaires du gouvernement au Yukon et ailleurs, mais dans son discours d'aujourd'hui, il semble avoir mis complètement de côté les considérations qui le faisaient agir en pareilles occasions.

M. DAVIS : Dans le cas actuel, il ne s'agit pas d'un fonctionnaire, mais d'un homme public.

M. R. L. BORDEN : C'est un homme public, mais l'honorable député a de propos délibéré porté contre lui l'accusation——

M. DAVIS : Que je suis prêt à prouver.

M. R. L. BORDEN :—qu'il a injustement refusé de rendre justice à cette population. Il a dit que, ce commissaire étant rétribué par le gouvernement conservateur, la population de ce territoire ne pouvait pas s'attendre à obtenir justice de lui et qu'on a été injuste à son égard. Ceci est une acusation

formelle d'un déni de justice pour des raisons inavouables. Que l'honorable député l'ait prouvé ou non, en dehors de cette Chambre, il me semble que c'est une manière peu courtoise de la renouveler comme il le fait dans les circonstances actuelles.

Si ce commissaire s'est laissé corrompre au point de refuser de rendre justice, le devoir du gouvernement actuel, à son arrivée au pouvoir, en 1896, était d'instituer une enquête, et je suis supris de voir que depuis 7 ans l'honorable député de Saskatchewan n'ait pas saisi la Chambre de cette question d'une manière plus régulière. Il n'y a pas de prescription pour les délits comme celui que l'on reproche à M. McKay, et si celui-là a été réellement commis, le gouvernement aurait dû instituer une enquête depuis longtemps.

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

Somme additionnelle requise pour de nouveaux édifices à Banff, $10,000.

Le PREMIER MINISTRE : Au parc national de Banff, nous avons plusieurs édifices construits depuis des années, pour permettre aux visiteurs de profiter des avantages des eaux minérales. Ce crédit est destiné à reconstruire l'établissement de bains qui a été détruit par un incendie, le printemps dernier.

M. R. L. BORDEN : Retire-t-on quelque revenu de ces établissements de bains ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, les visiteurs sont tenus de payer quelque chose, mais je ne crois pas que les revenus suffisent à l'entretien.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'on pourrait construire une excellente maison de bains avec beaucoup moins d'argent.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons le rapport de l'ingénieur résidant à Calgary, et je vois que cela comprend aussi la construction d'un cottage pour le gardien.

M. R. L. BORDEN : Tout dernièrement encore, l'honorable premier ministre était effrayé à la seule idée de voir le gouvernement posséder des hôtels et envoyer des agents solliciter du fret dans le pays, mais il ne semble pas avoir d'objections à ce que le gouvernement exploite une maison de bains. Peut-il nous indiquer la différence entre l'exploitation d'un hôtel et celle d'un établissement de bains ?

M. COCHRANE : Le bain est destiné à laver ses iniquités.

M. R. L. BORDEN : S'il y a une différence entre les deux exploitations, j'aimerais à entendre l'honorable premier ministre nous l'expliquer.

Le PREMIER MINISTRE : La seule explication que je puisse donner, c'est que nous ne faisons pas cela dans le but d'en retirer des profits ; c'est tout simplement un luxe coûteux.

M. LaRIVIERE : Je suppose que c'est en vertu du principe que le gouvernement étant propriétaire des sources, il faut qu'il y ait un édifice au-dessus.

Le PREMIER MINISTRE : C'est probablement cela.

M. LaRIVIERE : Cet édifice sera-t-il adjacent à la source ?

Le PREMIER MINISTRE : La maison de bains sera un édifice spécial.

M. FOWLER : Quel est le salaire du gardien ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais pas quel est son salaire, mais il n'a pas de revenu en dehors de ce salaire.

M. FOWLER : A-t-il autre chose à faire qu'à prendre soin du bain ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Ce gardien, M. Douglass, a la surveillance générale du parc et des édifices qu'il contient. Une de ses plus importantes fonctions est la surveillance des animaux. Nous avons là un précieux troupeau de buffles qui comprend 40 sujets et dont le nombre augmente sans cesse. Nous avons aussi des originaux et des wapitas dont il a à s'occuper.

M. REID (Grenville) : La construction de cet édifice sera-t-elle donnée à l'entreprise et au plus bas soumissionnaire ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette question devrait s'adresser au ministre des Travaux publics, mais j'ai lieu de croire qu'il répondra dans l'affirmative, puisque l'édifice doit coûter au-delà de $5,000 et que telle est la loi.

M. REID (Grenville) : Enverra-t-on des circulaires privées ou demandera-t-on des soumissions par la voie des journaux ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas dans les journaux de Banff, mais dans ceux des autres villes.

Somme requise pour couvrir les dépenses relatives à la commisson de la frontière de l'Alaska, $140,000.

Le PREMIER MINISTRE : Le parlement a déjà voté $50,000 et ce nouveau crédit portera la somme totale à $190,000.

M. FOWLER : De quelle manière a-t-on déterminé le montant de ce crédit ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette commission coûtera cher, car les avocats sont exigents—mon honorable ami qui est membre du barreau en sait quelque chose. Les avocats que nous avons employés exigeront de forts honoraires. Nous avons aussi un personnel nombreux occupé à préparer la cause et si mon honorable ami a suivi cette question, il admettra que la cause a été préparée avec beaucoup de soin et de manière

à faire honneur à ceux qui en étaient chargés. J'ignore encore quel sera le résultat de nos démarches, mais lorsque les détails en seront connus, je suis convaincu qu'on admettra que l'argent a été employé aussi économiquement que possible.

M. FOWLER : Il est certain qu'on a choisi un excellent avocat pour plaider la cause du Canada. Ce fut un choix judicieux, mais je ne sais pas si nous pouvons en dire autant d'un des commissaires, dans le cas où les déclarations qu'on lui attribue sont fondées. Dans l'état actuel des choses, je ne veux rien dire qui puisse porter atteinte à la réputation de ce commissaire. Je crois savoir qu'il a nié en partie le rapport qui a été publié, mais sa dénégation n'est pas aussi absolue ni aussi catégorique que nous l'aurions espéré. Si les paroles qu'on lui prête ont réellement été dites, il a certainement manqué de prudence pour un homme occupant une aussi haute position. Cela n'est pas une question de parti et nous ne voulons pas en faire une. Nous sommes tous également intéressés à maintenir haut et ferme l'honneur et la dignité du Canada. Appartenant à la même profession que ce commissaire, je regrette que dans cette circonstance il ait oublié à ce point les devoirs et les responsabilités de ses fonctions. Il n'a peut-être jamais existé dans le monde entier un plus haut tribunal que celui dont il a été appelé à faire partie. Si les rapports des journaux sont authentiques, cette affaire est excessivement regrettable.

Le PREMIER MINISTRE : Pour ma part, je ne crois pas que M. Aylesworth ait accordé une entrevue comme celle qui a été publiée. Il est malheureux qu'un rapport comme celui-là ait trouvé place dans les journaux. Mais mon honorable ami (M. Fowler) sait que ce n'est pas la première fois qu'on publie de faux rapports, attribuant à des hommes publics des déclarations qu'ils n'ont jamais faites. Pas plus tard qu'hier, j'ai eu occasion de citer le cas d'un personnage aussi éminent que sa Seigneurie, le juge en chef d'Angleterre, qui a déclaré que certains rapports le concernant étaient absolument faux. On a parfaitement pu se permettre à l'égard de M. Aylesworth les libertés qu'on s'est permises envers le juge en chef d'Angleterre. Je suis convaincu que mon honorable ami comprend qu'il est impossible que M. Aylesworth ait oublié à ce point les devoirs de sa profession. Quand un homme a appartenu au barreau aussi longtemps que M. Aylesworth, même sans atteindre la distinction qu'il s'est acquise, il ne voudrait pas se permettre de semblables réflexions sur une question encore pendante devant les juges, surtout quand il est lui-même un des juges. Pour ma part, je considère ce rapport comme absolument faux.

M. R. L. BORDEN : La seule chose qui semblerait donner quelque créance à ce qui a été publié dans les journaux, c'est que le rapport de nos délibérations de lundi a été télégraphié à Londres et que, bien que le gouvernement ait reçu de lord Alverstone une dépêche niant l'entrevue qui lui est attribuée, M. Aylesworth n'a pas jugé à propos d'envoyer la moindre dénégation. Il ne faut peut-être pas attacher trop d'importance à cela, car il est fort possible que le télégramme adressé aux journaux de Londres ait échappé à son attention. S'il a eu connaissance de ce télégramme et si l'entrevue n'est pas fidèlement rapportée, M. Aylesworth aurait agi prudemment et sagement en imitant l'exemple de lord Alverstone et en envoyant au gouvernement une dépêche niant ce que j'appellerai l'indélicatesse d'accorder une entrevue de cette nature, concernant une question qui est non seulement pendante devant un tribunal dont il fait partie, mais qui est aussi une question de controverse politique dans la mère patrie, à l'heure qu'il est.

J'aimerais à savoir du gouvernement quels sont les arrangement au sujet des avocats anglais qui représentent le Canada—sir Robert Finley et sir Edwin Carson. Ces avocats sont-ils payés par le gouvernement canadien ou offrent-ils leurs services ex officio, comme jurisconsultes de la Couronne d'Angleterre ?

Le PREMIER MINISTRE : Sir Robert Finley a été choisi par le gouvernement anglais en autant que je me rappelle, il doit être payé par lui. Je ne crois pas que cela s'applique à sir Edward Carson que nous avons choisi nous-mêmes, pour remplacer M. Blake que la maladie a malheureusement empêché d'accepter la position.

M. R. L. BORDEN : Je crois que les plaidoiries et contre-plaidoiries soumises au nom des deux gouvernements n'ont pas été déposées sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN : Il y a une réclamation et une contre-réclamation, ainsi qu'un plaidoyer et un contre-plaidoyer, il y a aussi des annexes à ces documents et une série d'atlas. Il me semble que ces documents devraient être déposés sur le bureau de la Chambre ainsi qu'un compte rendu des délibérations du comité, s'il en existe un. Ces documents devraient être déposés, soit pendant la présente session ou au cours de la session prochaine, pour que les membres de cette Chambre puissent les consulter. Je ne sais pas si on a l'intention de faire imprimer une partie quelconque des délibérations de ce comité, pour le distribuer aux députés ou pour le mettre parmi les documents sessionnels. Le gouvernement ferait bien d'étudier cette question, car bien souvent il est très difficile de consulter ces documents sous une autre forme. Par exemple, je ne sais pas où l'on pourrait se procurer le rapport des délibérations du tribunal

concernant la mer de Behring, autrement qu'en consultant l'unique exemplaire qui se trouve à la bibliothèque.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que le rapport des délibérations de la commission concernant la mer de Behring n'ait jamais été imprimé par le parlement.

Le seul exemplaire qui existe, autant que je sache, c'est celui qui a été publié par la commission elle-même et dont nous avons une copie à la bibliothèque. Je verrai à ce que le rapport de toutes les délibérations du présent tribunal soient déposées sur le bureau de la Chambre. Elles sont trop volumineuses pour être imprimées, mais on pourra en faire un choix judicieux qui sera soumis au comité des impressions.

M. FOWLER : Le premier ministre a-t-il reçu quelque communication de M. Aylesworth depuis que ce rapport a été publié ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je n'ai rien reçu.

M. FOWLER : Cela seul suffirait pour donner de la vraisemblance au rapport. Il me répugne de croire qu'un membre du barreau canadien, et un membre aussi distingué que M. Aylesworth, ait dit les choses qu'on lui attribue. Mais leur publication, non seulement dans les journaux du Canada, mais aussi dans ceux d'Angleterre, a dû lui faire savoir ce qui se passait. Bien plus, je crois qu'un de ses amis de Toronto, dès qu'il vit ces déclarations dans les journaux canadiens, et croyant qu'elles n'avaient pas été publiées en Angleterre, lui télégraphia immédiatement, à Londres, pour en obtenir un prompt et énergique démenti ; mais ce démenti n'est pas venu. Il me semble que l'honorable premier ministre devrait prendre les moyens de s'assurer auprès de M. Aylesworth lui-même, s'il est, oui ou non, responsable de cette entrevue. Cette affaire n'intéresse pas seulement M. Aylesworth, mais tout le Canada, dont il était à ce moment le représentant. S'il avait réellement prononcé les paroles qu'on lui a attribuées, il faudrait le censurer.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas disposé à partager l'avis de l'honorable député. Je suis convaincu que lui-même hésiterait à faire la démarche qu'il me conseille. Il est dans la vie publique depuis assez longtemps pour savoir que la vie est trop courte pour qu'on s'attarde à tout ce qui est publié dans les journaux. Celui qui s'en aviserait passerait tout son temps à écrire des dénégations. Je considère qu'un homme de la position de M. Aylesworth sait trop bien ce qu'il a à faire, pour s'être compromis à ce point.

M. FOWLER : Il ne s'agit pas ici d'un cas ordinaire qu'un homme public peut se permettre d'ignorer. Il y a de ces écrits mensongers qu'on doit traiter par le mépris du silence. Autrement, il faudrait passer son temps à se défendre contre des attaques indignes ; mais ici, le cas est bien différent. Je répète qu'il me répugne de croire que M. Aylesworth ait jamais prononcé de telles paroles, mais à titre de représentant du Canada, il était de son devoir de les répudier à la première occasion.

Lord Alverstone a jugé l'affaire suffisamment importante pour télégraphier immédiatement au premier ministre qu'il n'avait jamais dit quoi que ce fût de nature à faire croire à M. Aylesworth ou à personne que le Canada serait sacrifié aux Etats-Unis. Si lord Alverstone a jugé à propos de faire cette démarche, n'était-elle pas encore plus impérieuse de la part de M. Aylesworth ? Puisqu'il n'a rien dit, on serait porté à croire que les journaux ont dit la vérité. Je regretterais d'apprendre cela de M. Aylesworth qui est un membre distingué du barreau canadien, auquel j'appartiens moi-même, mais j'avoue que je ne comprends pas son silence.

M. LEMIEUX : Pour ma part, je comprends parfaitement ce silence de M. Aylesworth. Son devoir dans les circonstances est de ne faire aucun cas des écrits sensationnels des reporters de Londres. Tout ce qu'il a à faire c'est de défendre son pays et de chercher à convaincre ses collègues de la commission que nos prétentions sont bien fondées.

M. FOWLER : Ceci est un blâme à l'adresse de lord Alverstone, dont la position est beaucoup plus éminente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a parlé parce que la question a été soulevée dans la Chambre des communes, en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Le télégramme qui a été envoyé faisait allusion au débat de la Chambre des communes, non seulement au sujet de lord Alverstone, mais aussi au sujet de M. Aylesworth.

M. GOURLEY: Ces malheureux télégrammes nous obligent à nous demander si nous avons été bien inspirés en donnant $15,000 par année pour un service télégraphique canadien. Le service américain est mauvais, les faits sont souvent dénaturés, mais au moins, les dépêches qu'il transmet ont du bon sens. Depuis que nous avons ce nouveau service, j'ai lu avec dégoût les niaiseries qu'il nous envoie, et je n'ai pas été surpris de voir qu'il nous ait communiqué ces dépêches concernant lord Alverstone et M. Aylesworth. D'un autre côté, je considère que lord Alverstone a fait ce qu'il devait faire. Rien ne serait plus extraordinaire que de voir un juge en chef d'Angleterre prononcer les paroles qu'on lui a attribuées. Les membres de la Chambre des communes n'ont pas ajouté foi à ces racontars, mais d'autres auraient pu les prendre au sérieux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certains membres de la Chambre

sont les seuls qui semblent disposés à les croire.

M. GOURLEY : Il y a certainement des personnes au Canada qui y croient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député se trompe. Quelques députés seulement veulent y croire, et personne d'autre.

M. GOURLEY : Beaucoup de gens aux Etats-Unis y croient. Le juge en chef a fait ce qu'il devait faire. Ces déclarations ayant eu une publicité universelle, il n'avait pas d'autre chose à faire que ce qu'il a fait. M. Aylesworth aurait dû suivre son exemple, d'autant plus que les racontars qu'on lui attribue contiennent certains détails propres à leur donner un air de vraisemblance.

Tout en considérant cette dépêche comme dénuée de fondement, j'ai été surpris de la multiplicité des détails que le correspondant y met. Dans une question ordinaire, l'attitude de M. Aylesworth serait certainement très correcte, mais il ne s'agit pas ici d'une question ordinaire. Elle concerne les relations internationales et a pris une notoriété universelle. L'honorable premier ministre ferait bien de demander à M. Aylesworth de publier une dénégation aussi complète et aussi absolue que celle de lord Alverston.

Cette affaire des frontières de l'Alaska aura de graves conséquences sur l'avenir du Canada et de l'empire. S'il se produisait quelque incident malencontreux ou quoi que ce soit de nature à laisser soupçonner un déni de justice, les Canadiens perdraient pour toujours confiance dans les jurisconsultes, les diplomates et les hommes d'Etat anglais.

Il est donc très important que l'attitude de ces commissaires soit clairement définie aux yeux de tous, afin de dissiper, avant le prononcé de la sentence arbitrale, tout sentiment de malaise ou d'inquiétude, qui pourrait donner lieu à des récriminations dans la suite. Le parlement a voté $15,000 pour un service télégraphique aux journaux, de sorte que nous sommes, jusqu'à un certain point, responsables des dépêches que nous recevons d'Angleterre ; nous devrions donc exercer une certaine surveillance, et l'auteur de ces racontars devrait être sommairement remercié. Il n'est pas à sa place en dehors d'un asile d'aliénés.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis certainement pas disposé à suivre le conseil que l'on me donne de télégraphier à M. Aylesworth pour lui demander de répudier les paroles qu'on lui a attribuées. Je demande à mes collègues de cette Chambre d'avoir quelque considération pour ce que doivent être les fonctions et le caractère d'un homme public. Les hommes publics d'aujourd'hui, à quelque parti qu'ils appartiennent, sont souvent victimes de ce désir effréné de sensation qui caractérise le journalisme moderne.

M. GOURLEY : C'est bien mon opinion.

Le PREMIER MINISTRE : Pour ma part, je refuse péremptoirement de nier une foule de choses qui me sont faussement attribuées. L'an dernier quand j'ai quitté New-York pour l'Angleterre, les journaux de New-York étaient remplis d'interviews qu'on m'attribuait, concernant cette question des frontières de l'Alaska, quand, en réalité, j'avais refusé de recevoir tous les journalistes qui s'étaient présentés. Dès que j'apparus sur le pont du navire, ces gens qui me guettaient au passage, me demandèrent un interview.

Je refuse d'en donner, mais cela ne les empêchera pas d'en fabriquer. Je n'ai pas voulu me donner la peine de contredire ces écrits, bien qu'ils fussent mensongers. Il est temps que les hommes publics ne soient tenus responsables que de ce qu'ils disent ou écrivent eux-mêmes, car, un jour ou l'autre, il faudra en venir là. Ils seront obligés de rejeter la responsabilité de ce qui leur sera attribué dans les journaux, à moins que l'écrit ne soit de telle nature qu'il ne puisse y avoir de doute sur son authenticité.

Je considère que le juge en chef, par excès de précaution, a fait une démarche inutile en démentant cette entrevue. Personne n'aura meilleure opinion de lui, pour cela ; personne ne l'aurait tenu en plus petite estime, s'il n'avait pas nié. Personne n'a pu le croire capable d'une pareille indiscrétion. Il s'est cru obligé de faire cette démarche en présence des déclarations persistantes de la presse américaine qu'il sacrifierait la cause du Canada. Même des journaux canadiens ont commis l'indélicatesse de publier ces racontars que la presse américaine répandait depuis deux mois.

Dans ces circonstances il a probablement cru devoir saisir cette occasion pour mettre fin, une fois pour toutes, à ces rumeurs, mais sa démarche était bien inutile, car tout le monde savait que c'était une fausseté.

M. POPE : L'honorable premier ministre prétend que personne ne croit lord Alverstone est disposé à sacrifier la cause du Canada. Pour parler ainsi, il faut qu'il ait oublié l'histoire de son pays. Il faut qu'il ait oublié que dans presque toutes les occasions, les droits canadiens ont été sacrifiés, et dans le cas actuel il y avait de grandes chances——

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Qu'est-il arrivé dans l'arbitrage au sujet des pêcheries ?

M. POPE : J'ai dit dans presque toutes les occasions. Mon honorable ami connaît comme moi l'histoire du Canada, puisqu'il a commencé à l'étudier longtemps avant moi. Quand ces rumeurs se sont répandues dans le public, la généralité des Canadiens ont éprouvé de vives inquiétudes ; la dépêche de lord Alverstone est venue faire cesser l'anxiété et dénote beaucoup de sagesse de sa part. Il est vrai que ceux qui connaissent le juge en chef, que sir Wilfrid Laurier et tous ceux qui se rendent compte de

la haute situation occupée par lord Alverstone, savaient que ces rumeurs n'influeraient en rien sur sa décision, mais que cette décision soit pour ou contre le Canada, il a bien fait de répondre, car sa réponse ne pourra que dissiper le sentiment de malaise qui se manifestait dans les esprits, en songeant comment le Canada a été traité par le passé dans des occasions semblables.

A une heure, la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. R. L. BORDEN : Au moment où vous avez suspendu la séance, M. le président, nous nous occupions de certains télégrammes relatifs à certaines déclarations attribuées à M. Aylesworth. Pour ma part, je persiste à croire que M. Aylesworth n'a pas prononcé ces paroles, bien que j'admette la plausibilité des arguments de ceux qui prétendent que M. Aylesworth a laissé planer de l'incertitude dans le public en n'imitant pas l'exemple de lord Alverstone.

Je comprends comme l'honorable premier ministre l'impossibilité dans laquelle se trouve un homme public de s'occuper de tous les propos qui lui sont attribués faussement; j'ai déjà dit deux fois, au cours de cette session, que celui qui entreprendrait ce travail ne pourrait guère trouver le temps de faire autre chose. Mais le cas actuel sort un peu de l'ordinaire. Il s'agit ici de relations internationales d'une nature délicate, et M. Aylesworth aurait fort bien pu s'écarter, pour cette fois, de la règle posée par l'honorable premier ministre, s'il a réellement eu connaissance de ce télégramme. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'il est possible que M. Aylesworth ignore l'existence de ce télégramme. Pendant la suspension de la séance, j'ai remarqué une dépêche de Londres qui laisse entendre que lord Alverstone a fait allusion aux débats de cette Chambre. Voici cette dépêche :

Dans sa réponse, le juge en chef, lord Alverstone, après avoir parlé de la mort de sir Michaël Herbert, a dit que ce tribunal, sans constituer, en réalité, un arbitrage, était "une tentative consciencieuse et patriotique de régler, par la discussion, des questions qui pourraient devenir graves. Je n'ai rien, dit-il, à redire contre ce qui a été dit et fait. Nous avons procédé avec beaucoup d'unanimité et mon seul désir est que ceux qui ne comprennent pas les motifs de ce tribunal s'abstiennent d'en imputer gratuitement à ses membres."

Cette allusion non disimulée aux commentaires désobligeants venus du Canada, concernant les prédispositions de lord Alverstone à l'égard des Etats-Unis, n'a pas été sans créer une certaine sensation. Immédiatement après, le juge en chef a ajouté avec une certaine chaleur, que pendant toute une longue carrière publique, il n'a jamais eu d'objection à ce que ses actes fussent critiquées après coup, mais qu'il ressentait toujours très vivement les critiques anticipées.

Il est évident que ces remarques de lord Alverstone visent certains débats qui ont eu lieu dans ce parlement, mais je suis certain que tous les membres de cette Chambre admettront avec moi qu'il n'y a pas eu de notre part, la moindre tendance de critiquer lord Alverstone. La seule allusion au juge en chef a été faite par l'honorable député de Pictou (M. Bell) qui a porté à la connaissance du gouvernement, une dépêche de Londres, venant d'une source honorable. L'honorable ministre du Commerce ayant exprimé l'opinion qu'on ne devait pas s'occuper d'une rumeur de cette nature, mon honorable ami n'en a plus dit un mot et s'est entièrement rangé à l'avis de l'honorable ministre du Commerce.

Je crois qu'il est bon de donner ces explications, au cas où il subsisterait dans l'esprit de lord Alverstone ou de qui que ce soit l'impression que quelqu'un, dans ce parlement, s'est permis de critiquer les actes de Sa Seigneurie depuis qu'il a été choisi par l'Angleterre comme un des membres de ce tribunal.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis certainement corroborer tout ce que vient de dire l'honorable député d'Halifax (M. R. L. Borden). Pas un mot n'a été dit ici de nature à laisser planer le moindre soupçon sur lord Alverstone. Pour ma part, je suis fermement convaincu que même le rapport que vient de lire mon honorable ami, et qui est censé donner les remarques faites par lord Alverstone, a été considérablement exagéré et amplifié.

M. R. L. BORDEN : La chose est très probable.

Le PREMIER MINISTRE : Je répète que je ne puis croire que lord Alverstone se soit senti blessé par ce qui peut avoir été dit ici.

Supplément pour aider à payer le coût de la publication de documents par le Canadian Mining Institute, $2,000.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit d'une publication très importante pour laquelle le parlement a voté chaque année, depuis un certain temps, un crédit de $1,000. Cette année, on veut porter ce crédit à $2,000. Le crédit de $1,000 déjà voté dans les estimations principales pour l'exercice 1903-4, et ce montant additionnel de $2,000 a pour but de permettre à l'Institut canadien des Mines de publier ses délibérations.

Cet institut compte maintenant 400 membres dispersés dans tout le pays. Les articles importants qu'il reçoit de la part de ses membres sont devenus tellement nombreux que les revenus de l'institution ne peuvent plus suffire à leur publication. L'exploitation de nos mines s'est élevée l'année dernière à $70,000,000, et le montant que je viens de mentionner est requis dans le but de favoriser les intérêts miniers dans ce pays.

M. R. L. BORDEN : Me permettrait-on de demander si les travaux de cet institut sont distribués ? Sont-ils expédiés aux membres du parlement ou à quelque corps pu-

blic ? Il est à propos d'accorder toute l'aide possible à ce travail, bien que le montant demandé soit assez élevé. Il y aurait peut-être moyen d'imposer certaines conditions quant à la distribution.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas me tromper en disant que ces rapports, pour lesquels nous votons ce montant, sont expédiés à toutes les bibliothèques publiques, et même à l'étranger.

Somme nécessaire pour payer les dépenses occasionnées par l'éboulement de terre à la Montagne à la Tortue, $8,000.

Le PREMIER MINISTRE : Ce montant est requis pour réparer les dommages causés par l'inondation survenue à Frank. La Chambre ne doit pas avoir oublié que dans le mois de mai dernier, des pluies abondantes firent déborder la rivière de la Tête de l'Homme Mort, et que par suite de cette inondation une partie de la montagne à la Tortue s'écroula dans la rivière. Comme cet accident mit en danger les houillères de Frank, il nous fallut envoyer du secours à cet endroit afin d'aider à déblayer les débris et à ouvrir un nouveau passage à l'eau. Ce crédit est demandé pour couvrir cette dépense.

Supplément pour les dépenses de l'essayerie dans la Colombie Anglaise, $1,000.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a une essayerie fédérale à Vancouver, et les autorités provinciales ont établi un bureau de même nature à Victoria, dont les dépenses sont payées au moyen d'une subvention accordée par la législature provinciale, ainsi qu'au moyen de souscriptions fournies par plusieurs citoyens, et l'on nous demande de souscrire $1,000 pour la même fin.

Commission géologique—pour pourvoir aux appointements d'un commis de seconde classe, $1,100.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque les autres crédits de ce ministère ont été votés l'autre jour, on m'a demandé des explications au sujet de cet item que je n'ai pu fournir. Ce crédit est demandé afin d'élever un commis de la deuxième classe cadette au rang de commis de deuxième classe. Au lieu de demander un crédit de $1,100, nous n'avons besoin que de $400, et je propose de réduire le crédit de $700.

M. R. L. BORDEN : Je croyais avoir compris par les paroles du premier ministre, l'autre jour, que ce crédit était destiné à accorder une augmentation de $100.

Le PREMIER MINISTRE : J'étais dans l'erreur. C'est une augmentation de $400.

Terres fédérales—imputable sur le revenu—supplément pour appointements dans le service extérieur, $10,000.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit a pour but de permettre d'augmenter le personnel du service extérieur, et est en partie employé pour payer les appointements d'aides additionnels aux écritures dans les différents bureaux des terres au Nord-Ouest. Cette augmentation dans le personnel est due à l'augmentation qui s'est produite dans le travail de ces différents bureaux des terres.

On m'a demandé l'autre jour de fournir quelques explications à ce sujet. Pendant les neuf premiers mois de 1902, le nombre des entrées pour homesteads gratuits s'est élevé à 15,983. Durant les neuf mois de la présente année, le nombre de ces entrées s'est élevé à 36,882. Durant les neuf premiers mois de 1902, il est arrivé au pays 68,802 immigrants, et cette année ce nombre s'est élevé à 108,014.

M. HUGHES (Victoria) : L'année dernière, j'ai fait remarquer qu'une grande partie des colons qui arrivent au pays et qui y prennent des homesteads ne sont pas mariés. Le gouvernement ne peut obliger un homme à se marier, mais il peut l'encourager à le faire. Après avoir étudié soigneusement la question, j'en suis arrivé à la conclusion que l'homme marié qui passe deux ans dans cette partie du pays vaut autant qu'une demi-douzaine qui ne le sont pas, durant six ans.

Le PREMIER MINISTRE : Il en est de même partout.

M. HUGHES (Victoria) : Mais plus encore dans cette partie du pays que partout ailleurs, car dans d'autres localités les jeunes gens ont l'occasion de s'établir plus tôt ; dans les districts colonisés depuis longtemps, ils sont plus portés à se marier que dans les districts reculés du Nord-Ouest. Je crois que le premier ministre pourrait rendre un excellent service au pays en accordant à un colon un homestead gratuitement au bout de deux ans s'il est marié, et seulement au bout de cinq ans s'il ne l'est pas.

M. McCREARY : Pourquoi l'honorable député ne va-t-il pas jusqu'à dire que les couturières pourront prendre des homesteads, comme cela se fait aux Etats-Unis ?

M. HUGHES (Victoria) : La loi devrait y pourvoir.

Le PREMIER MINISTRE : Je préférerais adopter la pratique en vigueur dans ma province, et décider que tout homme ayant douze enfants aura droit à un homestead gratuitement.

M. POPE : L'honorable ministre voudrait-il me dire si l'on a pris les dispositions nécessaires pour augmenter les appointements de M. Bennett, à Strathcona ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'a pas reçu d'augmentation.

Accise—appointements des employés et inspecteurs de l'accise, etc.—somme additionnelle requise pour pourvoir aux augmentations d'appointements auxquels a trait l'annexe B, Re-

venu de l'Intérieur, de l'Acte du service civil, $12,000.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre (M. Bernier) voudrait-il nous fournir des explications à ce sujet ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : M. le président, le budget principal a été préparé au commencement de l'exercice, et ce montant est requis pour payer les augmentations prévues par le bill modifiant l'acte du service civil, qui vient d'être voté. Avec le consentement du comité, comme il y a maintenant quatre mois de l'exercice écoulés, je propose que ce montant soit réduit de $8,000.

M. REID (Grenville) : Donnez-nous la liste des fonctionnaires dont les appointements ont été augmentés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Lorsqu'on a préparé la liste en premier lieu, on y avait inclus des augmentations pour un montant de $12,528.13. Les percepteurs devaient recevoir $2,205, les sous-percepteurs $1,467.50, les comptables $460, les employés spéciaux de l'accise $930, ceux de la 1ère classe $3,910.63, ceux de la 2ème classe $2,782.50, et ceux de la 3ème classe $772.50. Le montant étant reparti par districts de perception comme suit :

District	Nombre d'officiers.	Montant.
ONTARIO.		
Belleville	5	$305 00
Brantford	7	318 75
Cornwall	1	40 00
Guelph	14	747 50
Hamilton	15	946 25
Kingston	5	265 00
London	12	593 13
Ottawa	5	225 00
Perth	3	190 00
Owen-Sound	3	67 50
Peterborough	1	75 00
Port-Arthur	1	40 00
Prescott	6	462 50
Sainte-Catharines	3	132 50
Stratford	4	380 00
Toronto	27	1,885 00
Windsor	16	1,177 50
Total	128	$7,850 63
QUEBEC.		
Joliette	1	130 00
Montréal	32	1,802 50
Québec	7	355 00
Saint-Hyacinthe	3	137 50
Sherbrooke	4	225 00
Trois-Rivières	1	60 00
Total	48	$2,710 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Saint-Jean	6	415 00
NOUVELLE-ECOSSE.		
Halifax	11	567 50
Pictou	1	40 00
Total	12	$ 607 50
ILE DU PRINCE-EDOUARD.		
Charlottetown	1	60 00
MANITOBA		
Winnipeg	7	477 50
COLOMBIE ANGLAISE.		
Vancouver	3	160 00
Victoria	4	247 50
Total	7	$ 407 50

Je demande à ce que cette somme soit réduite de $12,000 à $8,000.

M. FOWLER : L'honorable ministre me permettrait-il de lui demander s'il a pris les mesures nécessaires pour augmenter les appointements de son secrétaire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. FOWLER : Combien l'honorable ministre a-t-il actuellement de secrétaires ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un seul—M. Bourgeault. Il recevra la même augmentation que celle qui est accordée aux autres fonctionnaires du service intérieur sous l'empire du bill.

M. FOWLER : Dois-je comprendre que l'honorable ministre n'a qu'un secrétaire privé, bien que la liste du service civil lui en attribue trois ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je n'ai qu'un seul secrétaire privé, M. Bourgeault, de Saint-Hyacinthe, aux appointements de $600.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre voudrait-il m'indiquer les noms des fonctionnaires de Prescott qui reçoivent des augmentations, et le chiffre de leurs appointements actuels ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voici ces augmentations, mais pour avoir leur chiffre exact, il faut les réduire d'un tiers. M. Kelly, percepteur, appointements $1,600, augmentation $200. M. Gerald est un fonctonnaire spécial, et il ne recevra pas d'augmentation. M. Melville, augmentation $100 ; M. Macdonald, augmentation $60 ; M. Keller, augmentation $42.50. M. Johnston demande a être mis à la retraite, mais il a quand même droit à une augmentation de $30, et M. Marshall, qui obtient également une augmentation de $30.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il indiquer les augmentations accordées aux fonctionnaires du bureau de Perth ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : M. McLenaghan, $70 ; M. Mason, $70 ; M. Goodman, $50.

M. REID (Grenville) : Ces augmentations sont-elles accordées d'après la durée des services, ou sur quel principe se base-t-on pour les accorder ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ces augmentations sont basées

sur le principe suivant : les fonctionnaires qui n'ont pas encore atteint les nouveaux appointements minimum de leur classe reçoivent une augmentation suffisante pour l'atteindre, tel que le tout est établi par l'amendement apporté à l'acte du service civil ; ceux qui ont atteint le nouveau minimum et qui ont droit à une augmentation régulière de 5 pour cent, recevront un montant additionnel à part celui qui est mentionné dans le budget principal, ce qui porte l'augmentation annuelle à 5 pour cent d'après le nouveau minimum.

M. REID (Grenville) : Quels sont les appointements actuels de M. Melville et de M. Gerald ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : M. Melville reçoit $1,200 et M. Gerald $1,600.

M. REID (Grenville) : Au sujet des appointements additionnels accordés aux fonctionnaires de Prescott, on pourrait difficilement soumettre à la Chambre une proposition plus injuste. Personnellement, je suis heureux de les voir obtenir ces augmentations, mais voici, par exemple, M. Gerald, qui est au service du ministère depuis 20 ans, un des meilleurs fonctionnaires qu'il y ait dans ce pays, un homme qui a subi les examens du service civil et malgré tout cela, ne reçoit aucune augmentation, tandis que M. Kelly, qui n'est pas en état de remplir la position occupée par M. Gerald, obtient une augmentation de $200. M. Melville, que l'honorable ministre a nommé il y a à peine quelques jours, aux appointements de $1,200, reçoit une augmentation de $100 par année, et M. Gerald, malgré ses longs états de service, reste au même point. L'homme le mieux renseigné et le plus compétent de tous ces employés est M. Gerald. M. Macdonald, qui fait le même ouvrage que M. Gerald, reçoit une augmentation de $60, et il n'est pas question du premier. L'honorable ministre cherche à sortir de là en disant que M. Gerald est un officier spécial, mais il n'en est pas moins vrai qu'il a subi tous ses examens, qu'il est le chef des inspecteurs de l'accise à cet endroit, et qu'il est actuellement un des hommes les plus compétents de tout le pays sous ce rapport.

Il se peut que son frère, qui est sous-ministre, ait hésité à recommander une augmentation en sa faveur, mais il n'en est pas moins absolument injuste que les autres fonctionnaires obtiennent des augmentations et que M. Gerald, qui fait partie du service depuis 20 ans, soit laissé de côté. Je n'ai pas d'objection à ce que les autres employés reçoivent des augmentations, je suis même même heureux qu'il en soit ainsi, mais on devrait rendre justice à tout le monde.

Puisque j'en suis sur cette question, je dirai à l'honorable ministre qu'il est regrettable qu'il n'ait pas jugé à propos d'augmenter les appointements des fonctionnaires du bureau de Prescott, car ce sont des employés qui travaillent beaucoup et ils auraient dû obtenir de fortes augmentations. Je prie l'honorable ministre de bien vouloir ajouter à ce crédit un montant de $200 pour M. Gerald, et je suis convaincu qu'une pareille augmentation rencontrera l'approbation de tous les libéraux de la ville de Prescott.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je suis bien prêt à reconnaître que M. Gerald est un des meilleurs employés que nous ayons dans la province d'Ontario. Au 1er de juillet dernier, il a reçu une augmentation de $100, et chaque année il a reçu à part cela une somme additionnelle de $150 à titre de retenue. Bien qu'il soit un employé très compétent, la loi ne nous permet pas de lui accorder plus. La liste des augmentations a été préparée par le sous-ministre. Il connaît la loi, et il me dit que nous avons fait tout ce qu'il était en notre pouvoir de faire. Quant au sous-percepteur, c'est, il est vrai, un nouvel employé ; mais il n'a reçu que les appointements auxquels il a droit. Le minimum comme le maximum des appointements sont déterminés et le département a pour habitude d'indemniser convenablement ses employés. Ces augmentations ont été accordées dans le but d'élever le traitement minimum de chaque classe et de le faire correspondre avec les dispositions de la loi telle que modifiée.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre veut nous faire croire qu'en accordant cette augmentation au sous-percepteur, il rend justice à tout le monde. Pourquoi n'a-t-il pas accordé une augmentation aux fonctionnaires du même bureau à Prescott? Il y a cinq ou six jours que le sous-percepteur a été nommé à cet endroit ; cette position avait été occupée avant cela par un autre employé, comment se fait-il que ses appointements n'ont jamais été portés au chiffre qu'ils atteignent maintenant ? Cet homme passe avant ses collègues, au point de vue de la promotion ; et le dernier a été nommé de manière à éluder l'acte du service civil, et il a depuis ce temps subi ses examens. Un des sous-percepteurs dans le bureau de la ville de Prescott, qui recevait $1,300 par année et qui a été nommé il y a moins d'un mois, reçoit une augmentation de $100. L'honorable ministre pourrait-il nous expliquer la cause de cette distinction qu'il établit à l'égard de ces employés ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député veut sans doute parler de M. White. Il a été nommé sous-percepteur, classe "B". Il n'a pas subi son examen, et il n'est pas en notre pouvoir d'augmenter ses appointements. Si j'augmentais les appointements de tous les sous-percepteurs appartenant à la classe "B", dans une localité en particulier, il me faudrait faire la même chose pour tout le pays. Je me suis efforcé de répartir les appointe-

tements aussi également que possible. Ce n'est pas la faute du département si M. White n'a pas eu la précaution de subir ses examens. Je n'ai aucun reproche à lui adresser : c'est un bon employée ; mais il n'est pas en état de remplir les devoirs attachés à la position de sous-percepteur dans la classe "A", de même que ceux de M. Gerald.

M. REID (Grenville) : M. White a été nommé sous-percepteur il y a deux ou trois ans passés, afin d'éluder les dispositions de la loi du service civil et actuellement il remplit la position d'agent de l'accise. Faisait-il partie de la classe " A " lors de sa nomination ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, il était percepteur dans la classe " A," et il avait subi son examen de promotion.

M. REID (Grenville) : Dans la liste que l'honorable ministre vient de lire, y a-t-il un sous-percepteur faisant partie de la classe " B " qui reçoit une augmentation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, pas un seul.

M. FOWLER : J'ai posé une question à l'honorable ministre au sujet des secrétaires privés. Il a prétendu n'en avoir qu'un, M. Alphonse Bourgeault. Cependant la liste du service civil, contient son nom et celui de deux autres, Napoléon Potvin et Robert Peter Yetts. A part cela, j'ai compris que le ministre avait un sous-secrétaire, mademoiselle Chevrier, un des membres de cette fameuse famille Chevrier qui se trouvent en si grand nombre dans le service civil. L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer pourquoi il garde trois secrétaires privés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne suis pas responsable des erreurs qui peuvent se glisser dans la préparation de cette liste. Je n'ai qu'un seul secrétaire privé, M. Alphonse Bourgeault, et les autres sont des messagers. Napoléon Potvin n'a jamais été mon secrétaire privé, et M. Yetts est un messager. Il n'a jamais occupé la position de secrétaire privé.

M. FOWLER : Cette erreur d'impression est bien extraordinaire. De plus, je ne vois pas quel besoin on peut avoir de trois messagers dans ce bureau.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y en avait trois dans le département, et un d'entre eux a été transféré dans le service du laboratoire.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre a déclaré que M. Johnston avait demandé à être mis à la retraite. S'est-on rendu à sa demande ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pas encore, mais j'ai préparé une recommandation à cet effet à sa demande.

M. BERNIER.

M. REID (Grenville) : Quelqu'un a-t-il été recommandé pour la position ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. REID (Grenville) : J'ai compris qu'un autre employé avait demandé à être mis à la retraite ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non. Seulement, M. Ferguson a été mis à la retraite, à sa propre demande, il y a trois mois passés.

M. REID (Grenville) : M. Bisset a-t-il subi ses examens ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il a été averti, comme tous les autres membres du personnel du ministère qui ne se sont pas encore conformés à la loi, de se présenter pour subir ses examens dans le mois de novembre prochain.

M. REID (Grenville) : Et s'il ne réussit pas à les subir ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Dans ce cas, je suppose que nous devrons conserver cette position durant un certain temps, et il sera obligé de courir le risque.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre élude la loi du service civil ; et quand je lui fais remarquer la chose, il cherche à faire croire qu'il n'en est pas ainsi. Il a nommé à cette position un homme qui n'a jamais subi et qui ne subira jamais d'examen. L'honorable ministre reconnaît que dans le cas où il ne réussirait pas dans le mois de novembre prochain, il le gardera quand même dans le service et cela indéfiniment. J'ai entendu dire dans le comté que l'honorable ministre avait consenti à nommer et à accorder des promotions aux agents de l'accise sans qu'ils eussent subi un examen quelconque. Une pareille conduite est injuste à l'égard de ceux qui ont subi leurs examens.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député est allé un peu trop loin. Je lui ai déjà dit qu'il existait deux moyens de faire des nominations sans que les personnes ainsi nommées aient besoin de subir les examens réguliers. Le premier consiste à nommer un employé sous-percepteur et l'autre à le nommer employé temporaire.

Ces employés temporaires, au lieu d'être nommés par arrêté ministériel, le sont au moyen d'une lettre adressée au percepteur, dans laquelle on lui donne instruction d'employer quelqu'un temporairement, aux appointements indiqués. Si l'honorable député éprouve un si vif désir de faire respecter la loi, il devra retourner à 20 ans en arrière et il constatera que tous les départements avaient à cette époque et comptent encore actuellement parmi les membres de leur personnel des employés qui n'ont jamais subi d'examens. Ce M. Bisset a été nommé employé temporaire. Il ne l'a pas

été pour remplacer M. Ferguson ;, seulement s'il subit ses examens, il pourra y aspirer. S'il ne fait pas son devoir, ou s'il est incapable de subir ses examens, il lui faudra donner sa démission ; mais si cette règle était appliquée aussi sévèrement à l'égard de tous les employés, un grand nombre de ces derniers, qui comptent des amis parmi les membres de la gauche, et qui doivent leur nomination au parti conservateur, devraient également être remerciés de leurs services.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre m'a demandé de retourner de 20 ans en arrière, mais nous nous occupons du présent pour le moment, et je parle de ce qui concerne mon comté, pas autre chose. Je le mets au défi de me citer un seul cas dans le comté de Grenville dans lequel le parti conservateur, alors qu'il était au pouvoir, a essayé d'enfreindre la loi. Ce que je demande n'a rien d'injuste. Je lui dis que s'il nomme quelqu'un à un position vacante et que cette personne est incapable de subir les examens du service civil, elle n'a pas autre chose à faire qu'à se retirer et à céder la place à quelqu'un qui est en état de les subir. L'honorable ministre propose, au contraire, de laisser cet employé en place indéfiniment, qu'il ait subi ses examens ou non. Il va le faire nommer agent du fisc au moyen d'un arrêté ministériel. Et il nous dit que si l'employé auquel il fait allusion ne résussit pas à subir ses examens, il restera quand même au service du département.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si je devais appliquer la loi, l'honorable député s'apercevrait que cette mesure de rigueur nuirait plus à ses propres amis qu'à tout autre. Il y a un grand nombre d'employés conservateurs qui font partie du service depuis plusieurs années, et qui, pour une raison ou pour une autre, n'ont jamais subi d'examens ; et si l'honorable député veut faire appliquer la règle à tous lse ministères, il prend la responsabilité de nous obliger à renvoyer du service peut-être 200 employés temporaires et plus, qui en font partie depuis un grand nombre d'années. Je ne suis pas prêt à dire qu'il y a dans le comté représenté par mon honorable ami un seul employé n'ayant pas subi ses examens ; mais, en supposant qu'il y en eût un, il ne serait pas prudent, dans son intérêt, de faire connaître son nom, car il se trouve dans la même position que plusieurs autres employés qui ne sont pas inquiétés.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre nous avait laissé entendre qu'il allait améliorer le personnel de son ministère, et mettre tout à l'ordre. Or, la première chose qu'il fait dans ce but, c'est de nommer des employés qui sont incapables de subir leurs examens. Parce que la chose s'est faite dans le passé, ce n'est pas une raison pour qu'elle se continue. J'avais compris que l'intention de l'honorable ministre était de faire respecter la loi du service civil, et c'est une bien pauvre excuse à invoquer pour justifier sa conduite, que de dire qu'il ne fait que suivre l'exemple de ses prédécesseurs. Je ne demande pas le renvoi de ceux qui font partie du service depuis plusieurs années, mais je ne veux pas qu'il nomme de nouveaux employés qui sont incapables de subir les examens exigés par la loi. Il y a dans mon comté une foule de personnes qui ont subi les examens et qui sont d'aussi bons libéraux que celui qu'il a nommé. Si l'honorable ministre s'obstine à suivre cette politique, il est inutile pour les jeunes gens de subir les examens du service civil, car même s'ils ne savent ni lire ni écrire, du moment qu'ils seront recommandés par le comité libéral, cela leur suffira pour obtenir de l'emploi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: L'honorable député peut-il m'indiquer le nom d'un employé de Prescott qui est incapable de signer son nom ?

M. REID (Grenville) : Je n'ai pas dit cela. Je prétends que n'importe quel citoyen du comté de Grenville qui peut se faire recommander à une position laissée vacante dans le ministère du Revenu de l'intérieur, par le comité libéral de ce comté, peut être certain de l'obtenir, qu'il sache écrire son nom ou non, car l'honorable ministre trouvera moyen d'éluder la loi.

Augmentation des appointements de l'inspection des distilleries, de l'inspecteur des fabriques, en entrepôt, de l'inspection des fabriques de tabac, et de l'inspection des germoirs et brasseries, ne devant pas dépasser $300 dans chaque cas, $1,200.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Comme le comité pourra le constater, aucune augmentation d'appointements n'était prévue pour les inspecteurs dans les différents districts d'inspection du pays. Ces districts sont au nombre de huit. Il y en a un dans la Colombie Anglaise, un au Manitoba, trois dans Ontario, deux dans Québec, et un dans les provinces maritimes. Avant que la position d'assistant-commissaire fût abolie il y a trois ans passés, le titulaire de cette position, le sous-ministre actuel, remplissait en même temps les fonctions d'inspecteur du tabac, de fabriques, des brasseries, etc. Depuis que les positions de commissaire et d'assistant-commissaire ont été abolies, les devoirs du sous-ministre sont devenus tellement nombreux qu'il s'est trouvé incapable d'agir en qualité d'inspecteur. C'est M. Barrett, de Winnipeg, qui est inspecteur des brasseries et des germoirs ; M. Kinning, de Windsor, est inspecteur des distilleries ; et M. Stratton est inspecteur des fabriques en entrepôt. L'inspecteur des fabriques de tabac n'est pas encore nommé, mais il sera pris parmi les inspecteurs les plus compétents des deux districts de la province de Québec, et il est probale que le choix tombera sur M. Lawlor.

La juridiction de ces inspecteurs s'étendra à tout le Canada, et l'augmentation commencera à courir du 1er janvier ou peut-être avant. Le maximum des appointements actuels des inspecteurs est de $2,500.

M. FOWLER : Il me semble que $2,500 et les frais de voyage seraient un montant suffisant. Pourquoi ajoute-t-on les mots :

Ne devant pas dépasser $300 dans chaque cas.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous ne sommes pas obligés d'accorder toute cette augmentation la même année, ce montant additionnel constituera le maximum de leurs appointements. Il y a parmi ces employés quelques inspecteurs qui ne reçoivent pas encore le maximum de leurs appointements.

M. FOWLER : Grâce à cette disposition, vous donnez au ministre le droit de faire ce ce qu'on veut empêcher, c'est-à-dire le droit d'acorder des augmentations par favoritisme à des employés qui n'ont pas rempli les conditions exigées par la loi pour pouvoir les obtenir. Ces augmentations devraient être statutaires, au lieu d'être à la discrétion du ministre, une fois qu'elles ont été recommandées par le sous-ministre. Je ne veux laisser planer aucun doute sur la conduite du ministère ou de son sous-ministre. Seulement ils doivent être sujets aux mêmes faiblesses que les autres mortels, ils doivent se laisser guider par les mêmes sentiments, et je dis que, en adoptant cette mesure, nous permettons au chef du ministère et à son sous-ministre d'établir une distinction entre des employés qui peuvent être également méritants. Cette disposition peut donner lieu à de graves injustices, et elle ne devrait pas être adoptée.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : MM. Kenning, Barrett, Stratton et Lawlor sont des fonctionnaires d'une grande expérience qui sont depuis longtemps au service du ministère.

M. FOWLER : Je ne porte aucune accusation contre ces fonctionnaires. Je ne les connais pas et j'aime à croire qu'ils sont de bons employés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je dis cela parce que l'on pourrait être porté à croire que ces fonctionnaires sont injustement favorisés. M. Lawlor fait partie du service en qualité de percepteur à Montréal, depuis 15 ou 17 ans. L'année dernière il a été promu au grade d'inspecteur, avec des appointements de $2,300, alors qu'il ne recevait que $2,200 comme percepteur. La position d'inspecteur peut être transférée d'un employé à l'autre. C'est M. Gow qui a été nommé le premier sous-inspecteur du gouvernement. Il y a environ deux ans passés, il a été mis à la retraite et M. Kenning, qui était percepteur à Windsor, un des plus anciens employés du département, lui succéda. M. Stratton et M. Barrett ont aussi occupé cette position pendant un grand nombre d'années. Quand la même promotion sera accordée à un autre employé, il aura également droit à une augmentation de $300. Si quelques-uns de ces fonctionnaires devaient abandonner le service ou être remplacés, leurs appointements seraient réduits, car les appointements sont attachés à la position et non à la personne elle-même. Ces $300 sont accordés à l'employé, quel qu'il soit, du moment qu'il remplit les fonctions d'inspecteur des brasseries, distilleries, fabriques de tabac, etc.

M. FOWLER : S'il en est ainsi, pourquoi l'honorable ministre a-t-il besoin de se faire autoriser à établir une distinction ? Si les appointements appartiennent à la position et non à son titulaire, pourquoi veut-il faire une distinction ? Il prétend que ces quatre fonctionnaires sont choisis parmi les huit employés qui remplissent actuellement certaines fonctions. Quel travail additionnel ces quatre employés doivent-ils faire pour avoir droit d'obtenir une augmentation plus élevée que leurs quatre autres confrères qui sont laissés en arrière ? Est-ce parce qu'ils voyagent qu'ils ont besoin d'être payés plus cher ? Ce devrait être le contraire, car le département paie les frais de voyage de cet inspecteur même s'il voyage continuellement. Tant qu'il n'est pas chez lui il n'a pas de pension à payer. C'est l'employé qui demeure chez lui qui a besoin de recevoir des appointements plus élevés que celui qui voyage continuellement. Je ne vois rien dans les raisons alléguées par l'honorable ministre qui soit de nature à justifier cette augmentation.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cette pratique existe depuis que je suis à la tête du ministère. Ces inspecteurs spéciaux sont choisis parmi les meilleurs employés, et les meilleurs employés sont ceux dont les connaissances et la longue expérience les mettent en état de remplir la position la plus élevée dans le service, c'est-à-dire la position d'inspecteurs de district. Il est vrai que quatre employés ne se trouvent à retirer aucun bénéfice de cette augmentation particulière, mais cela n'est pas fait dans le but d'établir une distinction illégale. J'en ai nommé deux, M. Kennie et M. Lawlor, et je les ai choisis parmi les plus anciens employés du personnel. Les quatre autres devront attendre pour avoir leur tour que les premiers soient disparus par décès ou autrement. On dira peut-être qu'il n'est pas juste de faire ce choix parmi ces employés. Mais nous offrons cette position d'inspecteur de district comme une récompense à ceux qui veulent se donner la peine d'acquérir les connaissances voulues pour devenir inspecteurs dans une industrie particulière.

L'honorable député ne doit pas oublier que ces employés doivent posséder non seulement des connaissances particulières, qui leur permettent d'agir en qualité d'inspecteurs dans

leur propre division, mais qu'ils doivent visiter les différentes parties du pays et faire l'inspection des fabriques et de leurs livres. Il leur faut donc posséder des connaissances spéciales. Je ne vois pas quelle injustice il peut y avoir à dire à ces inspecteurs qui sont encore jeunes : attendez que ceux qui sont aujourd'hui vos supérieurs soient disparus, et si le parlement est encore d'avis à cette époque d'accorder les mêmes appointements, vous aurez alors l'avantage de monter en grade et d'obtenir cette augmentation de $300.

Ces $300 sont accordés à titre d'indemnité à ceux qui ne reçoivent pas d'augmentation. Je vois par la liste des appointements, que les inspecteurs sont demeurés à $2,500, tandis que les autres employés, comme les percepteurs, les sous-percepteurs, les comptables et autres, reçoivent des augmentations.

M. FOWLER : L'honorable ministre prétend que les appointements sont attachés à la position et non à son titulaire. Dans ce cas, si un inspecteur de distillerie venait à être remplacé et reprenait son ancienne position, il se trouverait à perdre le montant additionnel attaché à la position d'inspecteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il perdrait une partie des $300.

M. FOWLER : S'il en est ainsi, pourquoi établir cette différence dans les positions ? La position d'inspecteur des distilleries n'est-elle pas aussi importante que celle d'inspecteur des entrepôts, des fabriques de tabac, des germoirs ou des brasseries ? Pourquoi établir une distinction entre les différentes positions quant aux appointements ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'existe aucune distinction injuste sous ce rapport. Nous pouvons faire une des deux choses. L'intention est d'accorder $300 à ces employés, et c'est ce montant que nous demandons, mais nous ne sommes pas tenus de l'accorder. Je crois avoir expliqué qu'il n'existe aucune distinction injuste, et que dans le cas de M. Lawlor, par exemple, il est inspecteur de l'un des plus grands et des plus importants districts de tout le Canada. Ses fonctions s'étendent à tout le pays, mais comme il vient d'être nommé, il ne reçoit que $2,300. Nous voulons lui donner $300 de plus, afin de porter ses appointements à $2,600, et ses autres collègues auront droit à la même augmentation.

M. FOWLER : Alors c'est au titulaire de la position et non à la position elle-même que vous accordez les appointements, à moins que vous donniez $300 à tous ceux qui remplissent les mêmes fonctions. Si vous accordez $250 ou $200 à deux fonctionnaires, $300 à un autre et $100 à un quatrième, vous établissez une distinction injuste entre les quatre positions. La personnalité du titulaire ne devrait faire aucune différence, si les appointements sont attachés à la position et non à celui qui l'occupe et tous ceux qui remplissent les mêmes fonctions devraient recevoir la même augmentation. Mais si c'est la personnalité du titulaire qui compte, c'est différent. Dans le cas actuel, l'honorable ministre établit une distinction entre ces différents fonctionnaires.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas ce que je propose. Je dis que nous ne sommes pas obligés de leur donner tous $300. Nous pourrions commencer par leur accorder $100 ou $200, ou donner le plein montant de $300, mais si un d'entre eux ne reçoit que $100, les autres recevront le même montant, et il n'y aura pas de distinction injuste.

M. FOWLER : Et cela pour toujours ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOWLER : C'est très bien. L'honorable ministre aurait dû commencer par faire cette déclaration.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous ne pouvons modifier l'échelle des appointements qui sont actuellement payés à ceux qui occupent la position d'inspecteurs. Nous n'avons pas l'intention de modifier les appointements de ceux qui reçoivent $2,500. J'ai cité le cas de M. Lawlor, parce qu'il n'y a que lui qui reçoit $2,300, mais il a été nommé récemment, et si nous accordons une augmentation de $100, $200 ou $300 à un d'entre eux, les trois autres recevront la même augmentation.

M. FOWLER : Cette déclaration de l'honorable ministre quant à la répartition de l'argent est absolument satisfaisante. Mais je n'en persiste pas moins à protester contre cette augmentation, car je ne la crois pas nécessaire. Le seul fait que ces employés sont obligés de voyager ne devrait pas leur donner droit à une augmentation.

M. REID (Grenville) : Je tiens à adresser un dernier appel au ministre en faveur de Prescott. M. Kelly reçoit $1,300 et M. Gerald $1,500. L'honorable ministre nous dit que les appointements de ces deux fonctionnaires vont être portés à $1,600. M. Gerald est un employé spécial, il a une grande famille à supporter, la vie coûte très cher là où il demeure, et je serais très heureux de lui voir obtenir une augmentation, d'autant plus qu'il n'existe aucune raison pour la lui refuser, lorsque les autres la reçoivent. C'est lui qui est virtuellement le chef du bureau de Prescott et il a droit à une légère augmentation. Si l'honorable ministre consent à la lui accorder, il fera un acte de justice, et tous les employés de ce bureau seraient heureux de lui voir obtenir une augmentation avec les autres. J'ai l'espoir que l'honorable ministre va trouver moyen de se rendre à ma demande.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Tout en étant prêt à reconnaître que M. Gerald est un des meilleurs employés du service, je regrette de ne pouvoir changer la loi. Cet employé avait droit à $100 d'augmentation à partir du 1er juillet, et il l'a reçue. Il recevra le même montant l'année prochaine. C'est la loi et il me faut l'observer.

M. TAYLOR : Et il reçoit à part cela $150 d'une autre source?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui. Je crois qu'il est absolument satisfait. Je m'appuie pour parler ainsi sur l'autorité de celui qui applique la loi, qui est le propre frère de M. Gerald, de Prescott.

M. REID (Grenville) : Je crois avoir compris que la loi qui régit ces fonctionnaires spéciaux permet au département de leur accorder les appointements qu'il juge à propos. Du moment que l'honorable ministre trouve moyen d'éluder la loi dans d'autres cas, il me semble qu'il aurait pu faire la même chose dans le cas actuel.

M. HACKETT : Quels sont les appointements de M. Nash, l'inspecteur du Revenu de l'intérieur dans l'Ile du Prince-Edouard?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : $1,200, et il recevra l'augmentation statutaire de $60, tel que pourvu à l'annexe formant partie du service civil amendée pendant cette session.

M. HACKETT : Il y a quelques jours, j'ai parlé au ministre de l'Intérieur de la réclamation de M. O'Reilly, dont la fabrique a été détruite par un incendie et qui a été obligé de se procurer son tabac du dehors, et je tiens à lui rappeler de nouveau la chose en ce moment.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le sous-ministre m'informe que sa réclamation a été discutée, mais qu'elle ne vaut rien en loi.

M. HACKETT : Il peut ne pas y avoir de titre légal, mais il y a un droit moral. La fabrique de tabac de M. O'Reilly a été détruite par le feu lorsqu'elle était remplie de tabac pour la saison d'hiver. L'honorable ministre constatera que le revenu que le gouvernement a retiré de cette fabrique, cette année-là, a été plus élevé que l'année précédente, et j'espère qu'il trouvera moyen de compenser M. O'Reilly pour la perte qu'il a subie dans cet incendie.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne voudrais pas exprimer d'opinion au sujet de cette affaire. Voici les faits : Une certaine quantité de tabac a été détruite par le feu. Je présume que la manufacture et son contenu était assurés, mais la loi dit que le gouvernement ne peut remettre les droit payés sur des marchandises qui brûlent, et nous n'avons pu rien rembourser à M. O'Reilly. Cette question a déjà été discutée et bien que le département aurait été disposé à venir au secours de M. O'Reilly autant qu'il l'aurait pu, la loi l'en empêchait.

M. HACKETT : N'avez-vous pas déjà accordé une certaine compensation à M. O'Reilly ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, mais le cas était tout différent. Nous lui avons permis une fois d'entrer des tabacs en franchise afin de couvrir la valeur du tabac qui avait été détruit en entrepôt ; mais lorsqu'une fois les droits ont été payés on ne peut pas les remettre.

M. FOWLER : Ces tabacs avaient été détruits dans l'entrepôt ou dans la fabrique.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Dans la fabrique.

M. FOWLER : Chaque fabrique de tabac a son entrepôt. Les tabacs en question étaient-ils dans l'entrepôt ou dans la fabrique ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si les marchandises sont détruites avant que les droits soient payés, le propriétaire n'est pas tenu de payer les droits; mais lorsqu'elles sont détruites dans la fabrique ou dans l'entrepôt, comme dans le cas actuel à l'Ile du Prince-Edouard, elles étaient sa propriété et auraient dû être assurées.

M. FOWLER : Elles n'étaient pas dans l'entrepôt ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

Appointements du personnel et dépenses imprévues des divers ports du Canada—somme additionnelle requise pour les appointements du personnel et le supplément d'appointements dus aux employés pour travail extra, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai déjà expliqué lorsque nous avons discuté le budget principal, que le gouvernement paierait à l'avenir les fonctionnaires employés pour faire du travail extra aux stations de chemins de fer, etc. Jusqu'à présent les compagnies de transport payaient ce travail extra, mais depuis plusieurs années elles demandent au gouvernement de s'en charger.

M. TAYLOR : Le ministre a déjà expliqué cela.

M. POPE : Cet item dit clairement qu'il s'agit du travail extra d'employés du service extérieur. Cela comprend-il les appointements de H. L. Pelletier, employé au bureau de douane de Montréal, et qui fait de la propagande pour le " Canada " ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a un nommé H. E. Pelletier au bureau de Montréal.

M. POPE : C'est celui-là même. Le ministre sait-il qu'il parcourt les campagnes pour recueillir des abonnements au "Canada" et qu'il a passé trois semaines dans le comté de Chteauguay ? est-ce là le travail extra dont il est parlé dans cet item ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non. C'est la première fois que j'entends parler de cette affaire et je puis donner à mon honorable ami l'assurance que M. Pelletier ne recevra rien du crédit actuel. Je ne sais pas du tout à quel travail M. Pelletier a pu employer ses vacances.

M. POPE : On me dit que M. Latour, un employé au ministère des Travaux publics, a obtenu un congé de six mois pour cause de maladie et que son fils le remplace pendant qu'il fait de la propagande dans la province de Québec pour "Le Canada". J'ai souvent entendu autrefois, le ministre des Douanes, de sa voix éloquente et vibrante, appeler la vindicte publique sur les fonctionnaires qui s'occupaient de politique, et si M. Pelletier, qui reçoit des appointements du gouvernement, fait de la propapande pour un journal politique comme "Le Canada", le ministre des Douanes le destituera-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne connais rien de cette affaire, mais je m'en informerai. M. Pelletier est un fonctionnaire permanent qui a droit à un congé annuel de trois semaines.

M. POPE : Quand a-t-il pris ce congé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le percepteur qui règle ce détail et je n'en connais rien. Je ne crois pas que le percepteur de Montréal oserait donner à M. Pelletier un congé extra pour lui permettre de faire un travail de ce genre.

M. POPE : Un fonctionnaire permanent peut-il faire de la besogne politique pendant ses vacances ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Est-ce que recueillir des abonnés pour un journal est une besogne politique ?

M. POPE : Pour un journal du gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'intervention des fonctionnaires dans la politique n'est pas permise, mais le fait de solliciter des abonnements pour un journal régulièrement établi, constitue-t-il une intervention politique ?

M. POPE : Qu'en pense l'honorable ministre ? Pendant ces dernières années, le gouvernement actuel a destitué plusieurs fonctionnaires pour cause de légères interventions dans la politique, il n'y a aucun doute qu'une personne qui sollicite des abonnements pour un journal de parti fait autant de politique qu'il est possible d'en faire. Il n'y a pas de meilleur moyen de faire des conversions politiques que de distribuer des journaux de parti. Je voudrais savoir si le ministre croit que ce fonctionnaire a le droit d'employer le temps de ses vacances à cette besogne ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne voudrais pas exprimer d'opinion sur ce qu'un employé a le droit ou n'a pas le droit de faire pendant ses vacances. On a déjà porté plainte que des fonctionnaires publics étaient attachés à certains journaux, mais on a cru devoir ne pas être trop strict à ce sujet. Vu que l'honorable député a dit que ce fonctionnaire avait fait ce travail pendant ses vacances je ne voudrais pas sans y avoir réfléchi, dire qu'il a commis une faute. Je voudrais prendre des renseignements.

M. POPE : Certainement ; je ne voudrais pas demander au ministre de condamner ce fonctionnaire sans avoir fait une enquête. Mais il n'y a aucun doute qu'il a sollicité des abonnements, et pendant ses vacances il est payé comme s'il était au travail, car il est employé permanent. Dans ces circonstances, comment le ministre peut-il avoir des doutes que ce fonctionnaire n'a pas fait œuvre de partisan politique ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas là-dessus que j'en suis. Car l'honorable député dit qu'il a sollicité des abonnements à un journal. Il me semble qu'il y a une distinction à faire entre un cas de ce genre et celui d'un fonctionnaire qui a sollicité des votes pour un parti politique. L'honorable député devrait faire la distinction.

M. POPE : Je verrais une distinction, s'il s'agissait d'une revue ou d'un journal qui ne fait pas de politique. Mais je crois que le ministre devra convenir avec moi que le cas est différent lorsqu'il s'agit d'un journal qui est reconnu comme l'organe d'un parti politique. Une personne qui s'abonne à un journal de ce genre est fortement tentée de parler politique et faire de la propagande en faveur de la politique prônée par ce journal, et s'il est vrai que M. Pelletier sollicite des abonnements pour Le Canada qui est reconnu dans la province de Québec comme un journal politique publié dans l'intérêt du parti libéral, le ministre devrait nous dire s'il considère que c'est là faire de la politique militante et s'il se propose de faire une enquête à ce sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES : On pourrait dire que tous nos journaux sont des journaux de parti, vu qu'ils sont supposés représenter les vues d'un parti ou d'un autre. Je ne veux pas me prononcer sur la question, mais je demanderai au percepteur à Montréal de faire un rapport.

M. TAYLOR : L'honorable ministre ne ferait-il pas mieux de laisser cet item en

suspens en attendant qu'il ait communiqué avec le percepteur et qu'il se soit renseigné ? L'honorable ministre dit que M. Pelletier a passé ses trois semaines de vacances dans le comté de Châteauguay. S'il a passé ainsi trois semaines dans chaque comté de la province de Québec, il a pris plus que ses vacances. Mes renseignements sont qu'il visite tous les comtés de la province, et l'honorable ministre fera bien de s'assurer si les trois semaines qu'il a passées dans le comté de Châteauguay correspondent avec les trois semaines de vacances qu'il a obtenues du percepteur. Puis il y a le cas de M. Latour, employé au ministère des Travaux publics, auquel on a accordé un congé de six mois et qui est remplacé par son fils, afin qu'il puisse lui-même prendre la charge de la circulation du "Canada." On dit que ce fonctionnaire va dans tous les bureaux de poste du pays demander les noms de tous ceux qui y reçoivent des journaux conservateurs, et si le directeur de la poste refuse de se rendre à sa demande il le menace de renvoi. Le gouvernement donne six mois de congé à un fonctionnaire pour faire cette besogne, et le ministre demande des crédits pour payer un supplément d'appointements pour une besogne politique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami n'est pas sérieux. Ce crédit n'a aucun rapport avec M. Pelletier, qui est un employé permanent dans le bureau des douanes de Montréal et dont les appointements sont payés à même les crédits réguliers. Ainsi que je l'ai expliqué, la plus grande partie du crédit spécial actuel servira à payer les appointements des employés qui étaient autrefois payés par les compagnies de transport.

M. COCHRANE : M. Pelletier n'est-il pas payé par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. COCHRANE : Mais ce paiement n'est pas pris sur le crédit actuel.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, ce crédit ne le concerne pas et je ne vois aucune nécessité de laisser l'item en suspens. Je ferai faire une enquête et je dirai à la Chambre tout ce que j'ai appris. Le budget des douanes est toujours préparé avec beaucoup d'économie et la Chambre l'adopte généralement sans trop de critiques désagréables.

M. COCHRANE : Les honorables députés qui entourent l'honorable ministre doivent rire dans leur barbe de l'entendre parler d'économie. Le gouvernement a déclaré qu'il ne permettrait pas aux fonctionnaires publics de faire de la politique militante et c'est l'excuse qu'il a donnée du grand nombre de renvois de fonctionnaires. En voici un cependant qui parcourt le pays dans les intérêts d'un parti politique et lorsqu'on appelle sur le fait l'attention du ministre, il n'y semble pas voir de faute. Peut-on me signaler un seul cas où les ministres actuels ont tenu leurs promesses ? Voici un cas évident de politique militante, et je demande à l'honorable ministre de traiter ce fonctionnaire comme il a traité plusieurs employés conservateurs, qui ont été renvoyés sans qu'on leur ait donné l'occasion de se défendre. Mais dans ce cas-ci le gouvernement refuse d'agir. On permet à ce fonctionnaire de parcourir le pays dans l'intérêt d'un parti politique, et ce parti ne le paie pas avec son argent, mais à même les revenus du pays. Voici comment on saigne à blanc les cultivateurs pour payer les fonctionnaires à faire une besogne que le ministre devrait faire lui-même. Les ministres actuels prétendaient, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, qu'il y avait trop de ministres et que le ministère des Douanes ne devait être créé ; mais aussitôt qu'ils furent arrivés au pouvoir ils s'empressèrent de faire de ce département un ministère et de placer à sa tête le ministre actuel.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député qui a soulevé cette question veut-il accepter ma parole que c'est la première fois que j'en entends parler et que je ferai une enquête.

M. GOURLEY : Je regrette de ne pas être satisfait de la promesse de l'honorable ministre. J'aurais cru que la longue expérience que l'honorable ministre a acquise dans l'opposition lui aurait appris ce que l'on entend par politique militante et lui aurait permis de découvrir en moins de temps si une personne qui sollicite des abonnements à un journal politique fait de la politique militante. L'honorable ministre semble ne plus avoir d'intelligence lorsqu'il parle de ces questions.

Pour ma part, je considère qu'un fonctionnaire qui travaille à la circulation d'un journal libéral parmi les électeurs fait de la politique militante. Ce que je trouve extraordinaire, c'est que le ministre puisse avoir des doutes à ce sujet. Je ne m'offenserais pas si un fonctionnaire faisait des discours politiques pendant une campagne électorale animée, parce qu'alors on se laisse emporter et il est impossible de changer les opinions politiques, mais lorsque vous propagez, en temps de paix, un organe politique au milieu d'une population, vous y introduisez un élément très dangereux contre le parti opposé, si ce journal est bien écrit, et je considère l'agent de ce pournal comme un partisan politique violent et très astucieux. Ce que je trouve extraordinaire c'est que le ministre semble avoir des doutes à ce sujet.

M. REID (Grenville) : Augmentera-t-on les appointements des employés à Prescott?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. Tout cet item servira à payer le travail extra et nous accorderons quelques augmentations aux fonctionnaires qui en méritent.

M. REID (Grenville) : On m'a appris que plusieurs fonctionnaires avaient reçu de jo-

lies sommes de la Compagnie du Pacifique pour travail extra fait la nuit, environ trente à quarante dollars. Ce système se pratique-t-il encore ? Est-ce que le gouvernement ne perçoit pas le revenu et ne paie pas ses fonctionnaires ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le gouvernement paiera ces fonctionnaires et non pas le Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette dernière avait l'habitude de verser cette somme entre les mains des percepteurs aux différents ports pour qu'il la distribuassent aux fonctionnaires qui faisaient du travail extra. Mais maintenant c'est le gouvernement qui paiera le temps extra de ces fonctionnaires. Nous obligerons encore cependant les compagnies de transport à payer quelque chose lorsque le travail accompli sera tout pour leur avantage, par exemple lorsque les compagnies de chemin de fer requièrent les services d'un douanier en dehors du Canada. Ainsi la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique peut avoir besoin, pour éviter des embarras aux voyageurs sur ses lignes, d'avoir un douanier à Boston, à Portland ou à Chicago. Nous maintenons des douaniers aux passages des ponts des grandes routes et aux traversiers sur les fleuves pendant certaines saisons de l'année que détermine le percepteur, le tout sujet à l'approbation du ministère ; il y a en outre de cela des douaniers d'un caractère spécial qui peuvent être nommés sur demande avec l'approbation du ministre. Lorsqu'une compagnie obtient ainsi les services d'un douanier pour son usage spécial et non pour le bénéfice du Canada, nous exigeons qu'elle le paie. Mais dans tous les autres cas, si la Chambre vote ce crédit, tout le travail extra que feront ces douaniers, travail qui jusqu'à présent a été payé par les compagnies de transport, sera payé à même ces crédits.

M. REID (Grenville) : J'espère que les deux douaniers qui ont divisé leur temps et qui ont reçu environ $40 par mois continueront à recevoir cette somme, soit de la compagnie de chemin de fer, soit du ministère. Ces fonctionnaires ne reçoivent pas des appointements très élevés et ce supplément leur fait un très grand bien.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, c'est mon intention. Nous continuerons à payer ce supplément, pourvu que les heures de travail de la journée n'aient pas été diminuées. Nous voulons que nos douaniers donnent leur service pendant toute la journée et nous leur payerons leur service de nuit qu'ils feront à part de cela au taux de 25 cents de l'heure. Il est possible qu'à quelques-uns des grands ports que le commissaire a visités nous soyons obligés d'employer une partie de cet argent à payer un ou deux douaniers de plus, car il sera peut-être nécessaire d'avoir un service de nuit complet, et nous demandons un peu de latitude à ce sujet afin de pouvoir mettre le système en bonne opération.

M. COCHRANE : Exigez-vous d'un percepteur des douanes un certain nombre d'heures d'assistance à son bureau par jour ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement, les bureaux sont généralement ouverts depuis 9 heures jusqu'à 4 heures de l'après-midi et nous exigeons que tous les fonctionnaires soient au travail depuis huit heures du matin jusqu'à six heures du soir, si besoin en est.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre des Douanes nous dit d'un ton doucereux que tout le monde a paru satisfait de ses explications au sujet de l'accusation portée contre M. Pelletier, mais il se trompe. Pour ma part, je trouve très extraordinaire qu'un employé des douanes puisse, pendant qu'il retire des appointements du gouvernements, solliciter des abonnements à un journal quelconque, et je crois que mon honorable ami devrait lui-même proposer que le crédit qui se rapporte à M. Pelletier reste en suspens tant qu'une enquête n'aura pas eu lieu sur son compte, et rapport fait au parlement. Mon honorable ami semble vouloir dire que M. Pelletier n'a fait de la propagande pour ce journal que pendant ses vacances. L'honorable ministre voudra-t-il me dire quelle saison de l'année ce fonctionnaire prend ses vacances ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas de périodes fixes pour les vacances des employés des douanes aux différents ports du pays. C'est le percepteur qui arrange ces détails ; il accorde les vacances à ses employés à tour de rôle, ou à deux à la fois, lorsqu'il peut se dispenser de leurs services.

M. POPE : L'honorable ministre dit que j'ai été satisfait de ses explications. Je suis satisfait de sa promesse de faire une enquête, mais le reste de ses explications ne m'a donné aucune satisfaction. Je crois encore que le ministre ne devrait pas permettre à un de ses employés de se conduire ainsi. Le gouvernement actuel a renvoyé plusieurs employés du service public pour prétendue ingérence dans la politique et plusieurs destitutions ont été faites sans raison apparente. Plusieurs de ces fonctionnaires, quelques-uns vieux, quelques-uns jeunes, ont été obligés de chercher de nouveaux moyens de gagner leur vie, et quelques-uns ont beaucoup souffert en conséquence de l'idéal élevé de l'honorable ministre et se collègues si ce n'est pas de la plus vile ambition politique, et je crois que nous avons le droit de savoir en vertu duquel de ces deux principes ces deux destitutions ont été faites. Personnellement je ne crois pas que les employés publics doivent se mêler de politique ; je connais des cas où le gouvernement est allé bien loin pour trouver une raison de renvoyer certains fonctionnaires.

Je crois que l'honorable ministre devrait tenir une enquête dans ce cas-ci et nous avons le droit de savoir si le gouvernement va continuer à permettre aux fonctionnaires publics de consacrer leur temps et leur énergie pendant qu'ils émargent au trésor public, à solliciter des abonnements en faveur d'un journal politique, car nous savons qu'agir ainsi c'est jeter une semence politique dans les familles, ce qui est l'ouvrage le plus effectif que l'on peut faire en faveur d'un parti. L'honorable ministre ne voudrait pas, j'en suis sûr, déclarer à cette Chambre, qu'il n'y a pas d'élections en vue. Il ne sait pas si l'on aura des élections bientôt ou plus tard, car le gouvernement lui-même a penché tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, depuis l'ouverture de la session le 12 de mars. Celui qui sollicite des abonnements à un journal de parti fait réellement œuvre de partisan politique.

Je ne sais pas ce que mon honorable ami pense. Naturellement, cet homme n'achète pas des votes, mais je ne connais pas de meilleure manière de préparer une élection dans un comté que d'y faire circuler les journaux qui prêchent votre doctrine politique. Je ne suis pas le seul de cet avis. Je crois que le ministre des Douanes pense comme moi. C'est un fait connu que chaque parti politique cherche à faire recevoir ses journaux à la place de ceux de ses adversaires. Or, nous avons dans ce cas-ci un employé payé par le gouvernement, car M. Pelletier est employé permanent, qui parcourt les bureaux de poste du pays et se fait donner par les maîtres de poste ou d'autres personnes les noms de ceux qui reçoivent les journaux conservateurs à ces bureaux, afin de pouvoir aller ensuite trouver ces gens et les engager à recevoir à la place des journaux conservateurs les journaux amis du gouvernement. A mon point de vue cet homme fait la besogne politique la plus efficace que l'on puisse désirer, et il devrait être destitué si cela est prouvé. Je voudrais être présent à cette enquête afin de voir comment elle va être faite et j'espère qu'elle sera complète, afin que M Pelletier puisse se disculper ou qu'on puisse le congédier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne crois pas que le gouvernement, et en particulier le ministre des Douanes, ait traité aucun fonctionnaire public avec rigueur pour des fautes peu graves comme celles que l'honorable député reproche à M. Pelletier. L'honorable député n'espère pas sans doute que je vais condamner un homme avant de l'avoir entendu. S'il y a faute, pour un fonctionnaire public, à solliciter des abonnements pour un journal pendant ses vacances,—et je ne vois pas qu'il ait grand mal à cela—s'il s'est rendu coupable de politique militante, il devra en subir les conséquences.

Certains fonctionnaires ont été destitués pour avoir profité des influences que leur donnait leur emploi dans le but de faire voter des électeurs en faveur d'un parti. A mon avis l'employé public devrait s'abstenir de tout acte de politique militante, mais l'honorable député devra admettre qu'un employé a le droit de se défendre et qu'il m'appartient de demander au percepteur des Douanes à Montréal quelles sont les circonstances du cas actuel. Je n'ai jamais consenti à destituer un employé dans le département des douanes pour des raisons politiques avant d'avoir fait faire une enquête complète, et jamais nous n'avons fait d'enquête dans le seul but d'inculper quelqu'un. J'ai toujours accepté avec bienveillance les raisons qui me permettaient de maintenir dans son emploi le fonctionnaire accusé. Le simple fait qu'un homme a pris part à une élection ne paraissait pas une raison suffisante pour le renvoyer. Nous avons même refusé d'écouter, après nous être enquis de toutes les circonstances, des plaintes portées contre des fonctionnaires parce qu'ils écrivaient pour des journaux et même publiaient des journaux. Mais puisque l'honorable député a porté devant la Chambre et devant le pays une accusation contre ce fonctionnaire, et comme il semblerait y avoir un autre fonctionnaire dans un autre ministère dans le même cas que celui-ci, la question mérite d'être discutée, et pourra l'être plus tard, mais dans l'intervalle nous pouvons voter cet item. Je promets de m'occuper de cette affaire.

M. BORDEN (Halifax) : Je connais dans mon comté un homme qui était employé au département du revenu de l'intérieur et qui a été renvoyé du service sans enquête, simplement parce qu'il avait posé une question à une assemblée publique. Ce n'était certainement pas une faute plus grande que celle de solliciter des abonnements pour un journal. Il est désirable que nous ayons des journaux, et tout naturellement il en coûte moins cher à l'administration de ces journaux si leur solliciteurs sont payés par le gouvernement que s'ils les paient eux-mêmes. C'est un arrangement qui fait l'affaire du journal, mais qui ne fait pas autant l'affaire du public que mon honorable ami semble le croire.

M. BELL : Je désirerais appeler l'attention du ministre des douanes sur une question qu'il ne me sera pas donné peut-être de pouvoir toucher plus tard. C'est un cas dans lequel on a fait payer $204 de douane à la banque de la Nouvelle-Ecosse, sur un coffre de sûreté qui a été fabriqué au Canada, exporté à Terre-Neuve et ré-exporté au Canada. Ce coffre était entièrement de manufacture canadienne, mais vu qu'il est resté en dehors du pays pendant plus de trois ans, je crois, il a été soumis aux droits de douane à son retour au pays. Le ministre se rappelle sans doute ce cas-là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je m'en souvient, je crois que ce coffre-fort a été en dehors du pays plus que pendant trois ans, et la loi votée par le parlement et que le gouvernement ne fait qu'administrer, dit que les articles ou produits canadiens qui sont

exportés dans un pays étranger et en reviennent avant l'expiration de trois ans sans avoir été brisés ou altérés peuvent entrer en franchise. Dans ce cas-ci ce coffre-fort a passé en dehors du pays pendant plus de trois ans, et la loi empêche de l'admettre en franchise. Le gouvernement n'y peut rien faire, mais on peut en appeler au bureau de la trésorerie et si ce bureau faisait un rapport favorable à la prétention, les droits pourraient être remis. Encore une fois je dis que c'est le parlement qui fait la loi, et le ministère des Douanes n'a qu'à l'administrer.

M. BELL : Dans ce cas ici il paraît que le coffre-fort, qui a déjà plusieurs années d'existence et dont le premier coût a été de $680, a dû payer un droit de 30 pour cent sur cette somme. Cela semble être trop.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coffre-fort a été même amélioré par son voyage sur l'eau.

M. BELL : Je ne crois pas qu'il en soit des coffres-forts comme de la bière ou même des vins de Bordeaux auxquels la traversée sur l'océan ajoute de la valeur. Le coffre-fort est sorti du pays et y est revenu au bout de quelques années.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le seul moyen que je puis voir est celui que j'ai indiqué. Tout ce que le ministère des Douanes peut faire c'est de soumettre le cas au bureau de la trésorerie.

M. POPE : J'ai encore quelques renseignements à demander. Je regrette d'ennuyer autant le ministre, mais il pose comme principe, si je ne me trompe, qu'on fonctionnaire permanent comme M. Pelletier peut sans faute grave faire de la propagande pour les journaux. Est-ce bien là ce que l'honorable ministre prétend ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit que je ne déciderai pas avant de mieux connaître la cause.

M. POPE : Je ne demande pas à l'honorable ministre de prononcer de jugement. Je n'ai pas de preuve positive à produire contre M. Pelletier. J'admets son droit absolu d'être entendu et de ne pas être traité avec sévérité, mais au cas où l'honorable ministre constaterait que M. Pelletier a travaillé à faire la circulation du " Canada " je veux savoir si mon honorable ami croit que c'est un travail permis ? Il y a dans le ministère des Douanes et dans tout le pays plusieurs de mes amis politiques, et si les amis de l'honorable député ont le droit de travailler à la circulation du " Canada " nos amis devraient avoir le même droit de travailler à la circulation des journaux de l'opposition. Nous payons tous des taxes et l'honorable ministre comprend cela. Bien que nous ne soyons pas au pouvoir, bien que nous soyons en minorité dans cette Chambre, nous avons des droits égaux à ceux de la majorité. Le gouvernement se prépare à faire des élections dans un avenir plus ou moins rapproché. Je comprends que les amis du gouvernement qui ont visité leurs comtés tout dernièrement ne tiennent pas beaucoup à ce que les élections aient lieu prochainement. Mais il est possible que les ministres jugent à propos de ne pas accepter l'avis de leurs partisans et qu'ils songent à faire des élections, dans ce cas-là il faut se préparer et un des bons moyens est la distribution des journaux et des brochures dans l'électorat. Je crois donc que le ministre devrait nous dire ce qu'il pense du cas de M. Pelletier. Il ne le condamne pas. S'il n'a pas commis la faute qu'on lui reproche, le ministre n'aura pas à le punir, mais si le ministre pose comme principe qu'il n'a pas commis de faute en travaillant à la circulation d'un journal politique, il ne sera pas puni non plus, et si la chose est permise à M. Pelletier elle devrait l'être à tous les autres fonctionnaires des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vois ce journal de temps à autre, mais je ne peux pas le lire aussi facilement que d'autres. J'y vois quelquefois des articles qui semblent en faveur du gouvernement, et je ne vois là rien d'étonnant. Mais pour en venir au point soulevé par l'honorable député, je crois que mon honorable ami dépasse un peu le but, parce que l'Acte de l'audition n'empêche pas les fonctionnaires du gouvernement qui reçoivent des appointements de moins de $1,000 de faire en dehors de leurs heures de bureau d'autres travaux, ce qui fait qu'il y a des fonctionnaires publics qui en dehors de leurs heures de bureau travaillent pour des compagnies d'assurance et font d'autres besognes de ce genre.

M. TAYLOR : Quels sont les appointements de M. Pelletier ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La loi d'audition n'empêche pas cela, et conséquemment si M. Pelletier s'occupe en dehors de ses heures de bureau à quelque travail qui lui rapporte de l'argent, c'est un point à considérer. Je crois que l'honorable député va un peu trop loin lorsqu'il prétend qu'un fonctionnaire public ne peut pas pendant ses vacances s'employer à d'autres travaux. Mais si l'honorable député me demande si un employé public peut pendant ses heures de bureau et le temps qu'il doit au pays, faire des travaux qui l'empêchent de remplir ses devoirs, je n'ai comme de raison qu'une réponse à lui donner : c'est qu'il ne le peut pas.

M. POPE : Il ne s'agit pas ici du chiffre des appointements. Je sais ce que dit l'Acte de l'audition. Un employé permanent est payé pendant ses vacances comme en dehors.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne peut obtenir des vacances à moins que le percepteur ne lui en accorde. Le statut est formel à ce sujet, mais j'ai lieu de croire que les percepteurs font de leur mieux pour ac-

commoder leurs subordonnés. Je suppose que si ce M. Pelletier a fait un travail quelconque pendant ses vacances il ne l'a fait qu'en vue de gagner un peu d'argent pendant que son temps n'était pas dû au gouvernement. Il peut avoir sollicité des abonnements pour d'autres journaux que le " Canada " aussi, mais je ne le sais pas. Je crois que la question devrait en rester là pour le moment, car c'est tout ce que je puis en dire.

M. POPE : Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas cru devoir poser quelques principes pour nous guider dans cette affaire. Je ne désire pas cependant qu'il nous fasse un autre discours puisqu'il nous a dit que nous avions suffisamment discuté cette question. Je n'ai pas beaucoup de confiance dans l'enquête qu'il nous promet. Il a mentionné cent et une excuses pour disculper M. Pelletier. Il nous a dit que celui-ci prenait ses vacances et qu'il était possible même qu'il sollicitât des abonnements à une demi-douzaine de journaux, mais il n'a pas répondu à la question que je lui ai posée.

M. COCHRANE : Je voudrais demander à l'honorable ministre si l'Acte de l'audition empêche un employé public d'assister à une réunion électorale après ses heures de bureau et d'y faire un discours ou d'y poser une question à un orateur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, l'Acte de l'audition ne prévoit pas ces cas.

M. COCHRANE : Pourquoi alors en parlez-vous dans le cas qui nous occupe ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je faisais simplement remarquer—

M. COCHRANE : Oui, vous faisiez remarquer. Afin d'éviter la question. Mais que le ministre ne croit pas pouvoir s'en retirer avec le sourire que je vois s'épanouir dans le moment sur sa figure. Il ne souriait jamais de cette façon lorsqu'il était dans l'opposition ; ce n'est que depuis qu'il retire un gros traitement qu'il sourit ainsi. Je n'accuse pas le ministre des Douanes d'avoir été dur à l'égard des employés conservateurs; il peut ne pas en avoir renvoyé injustement lui-même, mais il fait partie d'un gouvernement qui s'est rendu coupable de cette faute, et il en est responsable comme les autres ministres. Les employés du canal Murray n'ont pas été accusés d'avoir fait de la politique militante, mais on les a renvoyés tout de même, simplement parce qu'ils avaient voté pour le parti conservateur comme de bons citoyens. Je veux que les quelques conservateurs que l'on a maintenus dans le ministère des Douanes sachent maintenant qu'ils ont le droit de faire de la propagande pour la ' Patrie " ou pour tout autre journal tory.

Des VOIX : Ecoutez.

M. COCHRANE : J'avais le nom de " La Patrie " à l'idée, mais peut-être que ce n'est pas un journal conservateur, c'est le " Journal " dont je veux parler. L'honorable ministre des Douanes pose-t-il en principe qu'un employé conservateur peut pendant ses vacances solliciter des abonnements pour le " Mail and Empire " ou pour tout autre journal tory ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. COCHRANE : Un employé conservateur pourrait-il solliciter des abonnements pour ce journal sans être renvoyé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député de Compton me signalait le fait qu'un employé public sollicite des abonnements pour le " Mail and Empire " je lui prometterais de faire une enquête.

M. COCHRANE : Vous ne le renverriez pas ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est douteux, j'ai renvoyé très peu d'employés.

M. CLARKE : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque le ministre des Douanes a fait connaître ses vues au sujet des droits et immunités des employés publics après les heures du bureau. Prétend-il qu'il est permis aux employés qui reçoivent les appointements de moins de mille piastres de travailler pour les compagnies d'assurance avant ou après leurs heures de bureau ou pendant leurs vacances ? Une maison de Toronto s'est plainte auprès de moi qu'un employé public sollicitait ses clients en faveur d'une autre maison. J'ai transmis la plainte au ministère parce que je ne croyais pas que la loi justifiait une telle conduite, et il semblerait un peu extraordinaire que des employés publics eussent la permission de s'occuper d'autres travaux dans de telles circonstances.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que l'honorable député connaît l'acte de l'audition aussi bien que moi.

M. CLARKE : Je ne le connais pas ; c'est pourquoi je pose la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'acte de l'audition permet à un employé public qui reçoit moins de mille dollars d'appointements par année de faire d'autres travaux qui ne l'empêchent pas de remplir ses devoirs. S'il reçoit plus de mille piastres cela lui est absolument défendu.

Mr. TAYLOR : Quels sont les appointements de M. Pelletier ?

Le MINISTRE DES DOUANES : $500.

M. HACKETT : Pourquoi a-t-on renvoyé M. James Curry, percepteur à Charlottetown ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a été mis à la retraite.

M. HACKETT : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me rappelle pas, mais je crois que c'était pour cause de vieillesse.

M. HACKETT : Cela ne se peut pas, car le même jour que M. Curry a été destitué on a nommé à Saint-Jean, N.-B., un homme ayant le même âge que lui. Comment expliquez-vous cela ?

Pourquoi a-t-on congédié M. George Conroy, sous-percepteur à Tignish?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les faits dont il est question ne sont plus présents à ma mémoire. Quand cela s'est-il passé?

M. HACKETT : Aussitôt après l'avènement au pouvoir du gouvernement libéral.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a longtemps de cela.

M. HACKETT : Environ sept ans seulement, et nous avons tous raison de déplorer cet événement.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'irai aux informations.

M. TAYLOR : Y a-t-il eu une enquête sur la conduite de M. Conroy?

M. HACKETT : Non.

M. TAYLOR : Pourquoi l'a-t-on congédié?

M. HACKETT : Uniquement parce qu'il était conservateur.

Divers—somme requise pour les services de Thomas Kilroy, sous-proposé aux douanes à Windsor, Ont., 360 jours du 29 mars 1894, à $1.50 par jour, $540.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. Kilroy était surnuméraire à Windsor avant 1893, mais au commencement de cette année-là, on résolut de se dispenser de ses services parce que le personnel était assez nombreux sans lui. Il fut remployé temporairement au même poste de douane pendant les mois de février, mars et avril, 1893, d'après les instructions du contrôleur des Douanes d'alors, l'honorable N. C. Wallace. Le percepteur des Douanes à Windsor reçut l'ordre de congédier M. Kilroy le 1er avril 1893 ; mais il appert d'une requête conduite par l'inspecteur en chef, M. S. W. MacMichael, que M. George E. Martin, percepteur à cette époque, ne lui fit pas connaître la décision que le ministère avait prise. Dans son rapport du 17 octobre 1900, l'inspecteur en chef déclare carrément que M. Kilroy a été en fonctions au poste de Windsor pendant 360 jours après que le percepteur eut été notifié que ses services n'étaient plus requis. C'est l'exacte répétition de ce qui s'est passé dans le cas de M. James Gibson, employé au poste de Windsor, dans le même temps et les mêmes circonstances. Le budget supplémentaire de 1901-2 contenait un crédit couvrant les appointements arriérés de M. Gibson ; mais, on ne put pas, à cette époque, faire droit à la réclamation de M. Kilroy parce que, pendant qu'il ne recevait pas d'appointements du ministère, le feu percepteur à Windsor avait payé de sa poche $691.04 d'épiceries et de fournitures pour le compte de M. Kilroy.

Conformément aux conseils du ministère de la Justice, le ministère des Douanes, après que M. Kilroy eut obtenu une pétition de droit, refusa de demander au parlement un crédit destiné à éteindre cette réclamation tant que M. Martin, aujourd'hui décédé, ne fut pas remboursé. En octobre 1902, l'administration de la succession du défunt percepteur donna à M. Kilroy une décharge complète. Celle-ci ayant été soumise au ministère de la Justice, ce dernier déclara dans une lettre en date du 9 mai dernier que le ministère des Douanes pouvait régler avec M. Kilroy sans attendre une décision judiciaire. Voici un exposé des faits. Le défunt percepteur fit savoir au ministère qu'il avait congédié ces deux fonctionnaires, cependant, il ne les avertit pas. Ceux-ci continuèrent à s'acquitter de leurs fonctions et ils prétendent que leurs services méritent rétribution. Le parlement a fait droit à la réclamation de M. Gibson il y a deux ans et il aurait rendu justice à M. Kilroy à la même époque, mais le percepteur lui avait fait de si fortes avances à même ses propres deniers et le ministère a exigé que M. Kilroy le remboursât. En mai dernier, celui-ci a apporté au ministère de la Justice une décharge de la part des exécuteurs testamentaires.

M. TAYLOR : N'aurait-il pas été juste que le percepteur, qui avait négligé de notifier ce fonctionnaire, perdît cette somme?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cet homme est mort et l'affaire est réglée. Néanmoins, ces fonctionnaires ont rendu des services et prétendent mériter une rétribution. C'est le percepteur qui était en faute.

M. HACKETT : Je voudrais savoir pourquoi on a congédié M. John P. Brennan, sous-percepteur à Alberton?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela remonte à quelques années en arrière et je ne me rappelle pas quelles raisons ont motivé son renvoi. Elles ont certainement paru suffisantes à cette époque.

M. HACKETT : Il n'y a pas un grand nombre d'années de cela. Je regrette que le ministre ne soit pas en mesure de me donner une explication. Je crois que la population de notre province demandera compte au gouvernement qui congédie impitoyablement les meilleurs fonctionnaires, parce qu'ils sont conservateurs, pour les remplacer par des gens moins méritants.

Ministère des Postes—pour transférer du personnel temporaire au personnel permanent : neuf messagers et emballeurs du service intérieur, employés en vertu des dispositions de l'amendement de l'Acte du service postal, 1902, $5,814.

M. LaRIVIERE : Avant d'entreprendre l'étude du budget des Postes, je voudrais savoir si le directeur général des Postes ne

devrait pas profiter de cette occasion pour nous donner, au sujet de la requête des directeurs-comptables de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les explications qu'il a promis de nous fournir dès que la Chambre serait saisie du budget de son ministère.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que le moment serait bien choisi pour faire les observation dont parle l'honorable député ; mais, il est près de six heures et il serait préférable d'adopter ce crédit et de remettre mes remarques à l'article suivant du budget.

M. CLARKE : Avez-vous une liste de ceux qui feront dorénavant partie du personnel permanent ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont W. G. Smith, P. Green, A. Smith, P. Braceland, J. H. Jones, O. May, E. Butterworth, S. Dawson, P. S. Dodd. Trois d'entre eux sont messagers et six sont emballeurs.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité poursuit ses délibérations.

Pour payer une allocation provisoire à raison de $10 par mois à M. J. W. T. Dickson, du bureau des lettres de rebut, à Winnipeg, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $120.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce fonctionnaire demeure à Winnipeg et les employés du ministère dans cette ville reçoivent une allocation provisoire. Il est du nombre de ces derniers. Mais, comme il fait partie du service intérieur, il n'aurait pas touché cette allocation sans un crédit spécial. Ses appointements sont de $400 par année. Le 1er janvier 1903, il était nommé aide temporaire aux écritures et le 13 mars de la même année il était transféré au bureau des lettres de rebut à Winnipeg. Il fit d'abord partie du service intérieur à Ottawa, puis il fut transféré à Winnipeg.

M. POPE : Le ministre ne craint-il pas que cette surprise ne lui fasse tort ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il pourra la supporter.

M. LaRIVIERE : Ne pouvait-on pas trouver à Winnipeg quelqu'un pour remplir ces fonctions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bureau des lettres de rebut relève du service intérieur. Avant les quatre ou cinq dernières années, ce service était centralisé à Ottawa, mais une loi adoptée en 1898 permit de le décentraliser pour économiser du temps, et des succursales du bureau des lettres de rebut furent établies à Winnipeg et dans d'autres endroits éloignés. Mais le personnel de ces succursales a toujours été recruté parmi ceux qui ont fait leur apprentissage à Ottawa.

Pour pourvoir aux appointements de huit commis additionnels de la seconde classe cadette du service intérieur, $5,800.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a quelques années, la troisième classe a été supprimée et un grand nombre de commis furent employés à titre d'aides temporaires aux écritures. Environ soixante à soixante-dix commis temporaires furent nommés, les uns par le gouvernement précédent, les autres par le gouvernement du jour. Ils recevaient $400 d'appointements en commençant et $30 d'augmentation, par année. Ces nominations de commis de la 2e classe cadette sont des récompenses que nous décernerons aux plus méritants.

M. TAYLOR : Quel est le traitement de ces commis, au début ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les commis de la 2e classe cadette reçoivent d'abord $600 et $1,000, au plus. En vertu des dispositions de la loi concernant le service civil qui a été adoptée aujourd'hui, ils toucheront $700 en entrant au service et le traitement le plus élevé sera de $1,100.

M. TAYLOR : Ce crédit de $5,800 représente un traitement de $725 pour huit commis.

M LaRIVIERE : Combien de commis font partie de cette classe, à part les six employés qui deviendront permanents ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici l'explication de ce chiffre de $5,800 ; il y a dans le bureau des mandats-poste internationaux des commis qui sont sur un pied différent. Le ministère se propose de les transférer à la deuxième classe cadette en leur payant les appointements qu'ils touchent présentement. Cinq commis seront ainsi transférés et trois nominations seront faites. Les cinq premiers ont des traitements qui s'élèvent en tout à $4,000. En réalité, ce crédit sera insuffisant, si l'acte du service civil est modifié, car les nouveaux commis toucheront $700 et on a calculé sur des appointements de $600.

M. LaRIVIERE : Le budget principal n'a-t-il pas pourvu à ces $4,000 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peut-être, mais les termes de l'article du budget ne nous permettaient pas d'employer cette somme. On ne peut prendre l'argent destiné au paiement des appointements d'un fonctionnaire, s'il est appelé à remplir d'autres attributions. Ces cinq personnes étaient employées dans le bureau des mandats-poste à Montréal. L'importance de nos rapports avec les Etats-Unis avait nécessité l'établissement dans cette ville d'un bureau de mandats-poste internationaux. Mais, à la suite de certaines réformes opérées dans ce

bureau, ces personnes seront nommées commis de la deuxième classe cadette et recevront les mêmes appointmetnts qu'aujourd'hui. La somme que le parlement a voté pour eux ne serait plus disponible parce que les appointements ne sont pas attachés à la personne elle-même, mais au titulaire d'un emploi.

M. TAYLOR : Le ministre remplacera-t-il ces cinq commis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ces emplois seront abolis.

M. TAYLOR : Un commis de la deuxième classe cadette fait partie du service civil depuis un certain temps. Il recevait d'abord $660 et, grâce aux augmentations statutaires, ses appointements sont de $700 depuis le premier juillet dernier. Quelle conséquence auront pour lui les modifications apportées à l'acte du service civil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Aucune. Il continuera à faire partie des commis de la deuxième classe cadette, si ses appointements sont de $700, chiffre du traitement minimum et, à l'expiration de chaque année, il pourra recevoir $50 d'augmentation. Un commis de la deuxième classe qui, à l'époque de l'entrée en vigueur de cette loi, touchera au mons le traitement minimum de cette classe, ne se ressentira pas des effets de la loi, si ce n'est qu'il pourra un jour toucher des appointements de $1,100 au lieu de $1,000.

M. POPE : Je n'ai pas assisté aux délibérations de la Chambre depuis quelque temps et les prescriptions de la loi récemment adoptée par les Communes ne me sont pas familières. Je m'intéresse au sort des employés publics et je voudrais savoir si sous l'empire de cette loi, ils recevront les augmentations annuelles qu'on a fait miroiter devant eux lorsqu'ils sont entrés au service de l'Etat. Dans plusieurs cas, les fonctionnaires publics n'ont pas reçu les augmentations qu'ils avaient lieu d'espérer. Ceci se rapporte principalement à quelques courriers postaux qui, après plusieurs années de service, n'ont pas reçu d'avancement et n'ont pas touché les augmentations qu'ils avaient le droit de recevoir. Je voudrais savoir si la loi répare cette injustice.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député qui prétend s'intéresser au sort des employés publics était absent pendant l'étude de ce projet de loi sur lequel la Chambre s'est déjà prononcée. Je n'aime pas à revenir sur les bills qui sont soumis au Sénat. Celui-ci est facile à comprendre.

Je rappellerai à l'honorable député qu'une loi adoptée à la présente session règle le sort des courriers postaux sur les chemins de fer, et je ne crois pas qu'il trouve parmi ceux-ci un seul homme qui se plaindra que le gouvernement du jour ne lui ait pas rendu justice.

M. POPE : Je ne parle pas du présent gouvernement ; pourtant, je crois que je pourrais trouver des courriers postaux qui sont convaincus qu'ils n'ont pas eu d'avancement quand ils en méritaient et s'attendaient à en avoir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi adoptée au mois d'août dernier est très avantageuse pour les courriers-convoyeurs du Canada, qui n'ont pas hésité à reconnaître la chose. Elle les met sur un bien meilleur pied qu'auparavant et ils me l'ont fait savoir de différentes manières.

M. CLARKE : A combien de fonctionnaires pourrait-on accorder de l'avancement en vertu de cet article du budget ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le choix peut se porter sur soixante à soixante-dix commis. D'autres pourront être nommés en différents temps, advenant l'augmentation du nombre des commis de la deuxième classe cadette.

M. CLARKE: Vous faites maintenant trois nominations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. L'honorable député se rappelle que nous avons pourvu à l'avancement de tous ces commis temporaires qui peuvent tous faire partie de la troisième classe dont les traitements, maximum et minimum, sont de $100 plus élevés que ceux qu'ils touchent présentement.

M. CLARKE : Soixante ou soixante-dix commis pourraient être appelés à faire partie de la deuxième classe cadette et le ministre nous demande de pourvoir aux appointements de huit nouveaux commis de cette classe. Il nous a expliqué que cinq seraient choisis dans le bureau des mandats-poste, à Montréal. Il ne reste donc que trois vacances à remplir, tandis qu'il y a soixante ou soixante-dix sujets éligibles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai déclaré à l'honorable député qu'il y aurait lieu de choisir parmi soixante ou soixante-dix commis ou aides temporaires aux écritures qui tous ont subi les examens d'aptitude. J'espère, ai-je ajouté, qu'un profitera du bill que la Chambre a adopté pour traiter avec libéralité ces employés temporaires. Si mon espoir se réalise, ceux-ci jouiront d'un grand avantage en passant dans une classe dont les traitements, maximum et minimum, sont de $100 plus élevés que ceux de la classe à laquelle ils appartiennent présentement.

Pour payer à O. Higman, pour enquête relative au service des tubes pneumatiques aux Etats-Unis et rapport sur cette enquête, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $324.15.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Plusieurs grandes villes des Etats-Unis se servent de tubes pneumatiques pour transmettre rapidement les matières pos-

tales aux différents quartiers . Ce mode de transmisssion est en usage depuis quelques années à New-York, Washington, Philadelphie et dans plusieurs autres villes, et j'espère qu'avant longtemps nous pourrons l'adopter au Canada. J'ai envoyé M. Higman, du ministère du Revenu de l'intérieur, aux Etats-Unis, avec mission de faire une enquête et de préparer un rapport sur ce service. Il a présenté un excellent rapport qui nous sera très utile quand il s'agira d'établir ce service au Canada.

M. POPE : Le gouvernement croit-il que le public retirera quelque avantage de l'adoption de ce mode de transmission ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le ministère n'a encore pris aucune décision. Il faut d'abord étudier ce système et s'assurer qu'il convient au Canada. Je considère que ce rapport est précieux. J'ai examiné la question et je crois que ces tubes pneumatiques sont très utiles pour la livraison des matières postales dans les grands centres. Ils facilitent la transmission rapide des colis postaux.

M. POPE : Je suppose que dans une ville comme Montréal, il y aurait un bureau central d'où seraient distribuées les matières postales. Il ne s'agit pas de relier par un tube chaque habitation à l'hôtel des postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici en quoi consiste ce service : on place sous terre des tuyaux d'acier, disons de 8 pouces de diamètre. Aux Etats-Unis, il y a des tuyaux de trois grosseurs différentes, 8, 10 et 12 pouces de diamètre. Un réceptacle ayant la forme d'une cartouche, d'environ 30 pouces de longueur et de la largeur du tuyau à l'intérieur—désigné sous le nom de chariot—glisse dans ce tube. Ce réceptacle est rempli de matières postales, fermé, puis chassé d'un endroit à l'autre au moyen de l'air comprimé. Grâce à ce mode de transmission, la malle est distribuée de l'hôtel des postes ou d'un point central dans les différents quartiers d'une ville reliés par ces tubes pneumatiques. Quand la voie publique est encombrée, ce qui retarde le transport de la malle, ce mode de transmission assure une prompte livraison des courriers.

M. POPE : Ces tubes ne servent qu'à la transmission des matières postales du bureau central aux succursales ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. POPE : Ils ne nuiront pas aux postillons ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les facteurs ne souffriront pas de l'établissement de ce service.

M. HACKETT : Sur quelle distance peut-on utiliser ces tubes pneumatiques ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois bien qu'on ne pourrait pas s'en servir à travers la Manche. J'imagine qu'on peut les utiliser sur une distance de deux à trois milles. En renouvelant la pression atmosphérique de distance en distance, ou pourrait transmettre les matières postales n'importe où ; mais je ne sais comment on s'y prendrait pour renouveler cette pression.

M. FOWLER : Est-ce tout ce que coûtera l'enquête ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui .

M. CLARKE : Combien coûte ce mode de transmission, par mille ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais le dire de mémoire. L'établissement de ce service n'entraîne pas seulement les dépenses nécessaires à l'enfouissement des tubes. Il faut une machine à vapeur, par exemple, et dans une grande ville comme Toronto, cela nécssiterait l'achat d'un emplacement pour y construire un poste et un pavillon aux machines. De plus, il faudrait d'autres installations en différents endroits.

Pour porter les appointements de F. H. Smith, commis de 1ère classe, à $1,750 à partir du 1er juillet 1903, et l'arriéré depuis le 1er juillet 1901, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $150.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Smith était anciennement sous-inspecteur à Sault-Sainte-Marie. Il a été transféré au service intérieur aux mêmes appointements qu'il touchait auparavant. Je crois qu'il recevait le traitement maximum de sa classe, à titre de sous-percepteur. Au bout d'un an ou deux, on recommanda de lui accorder de l'avancement. Je l'ai nommé commis de première classe, me proposant de l'appointer comme tel depuis la date de son avancement, et c'est pour cela que nous lui accordons cette faible augmentation. C'est un excellent fonctionnaire et le fils de feu l'honorable Sydney Smith, ancien directeur général des Postes.

Appointements d'un nouveau sous-inspecteur des postes, division de Vancouver, $1,500.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette somme est destinée à payer les appointement de M. J. R. N. Greenfield, commis de première classe, qui touche maintenant $1,500 par année. Il faisait partie du service intérieur à Ottawa depuis le 1er juillet 1883. Le 6 juillet 1893, il fut transféré au bureau de l'inspecteur des postes à Victoria. Il fut nommé commis de première classe le 5 octobre 1894 et le 19 décembre 1898, il passait au bureau de l'inspecteur à Vancouver. Autrefois, il n'y avait qu'un seul inspecteur pour la province de la Colombie Anglaise et il demeurait à Victoria, sur l'île de Vancouver. Comme cela n'était pas commode, je pris des mesures pour créer un autre district d'inspection dont le centre était la ville de Vancouver sur la terre

ferme. Je nommai M. Dormer inspecteur, après qu'il eut donné des preuves de ses aptitudes. Pendant un certain temps il continua à remplir les fonctions de commis de première classe à Vancouver, et son bureau servait de succursale du poste d'inspection de Victoria. Néanmoins cela causait des retards et je jugerai à propos d'établir un poste indépendant à Vancouver et de nommer M. Dormer inspecteur. M. Greenfield est le premier commis dans ce bureau. Il est très habile et mérite de l'avancement. Il est au service de l'Etat depuis plusieurs années et est très compétent. On le recommande fortement pour remplir la position de sous-inspecteur.

M. POPE : N'y a-t-il qu'un seul inspecteur là-bas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y en a qu'un seul sur le continent.

M. POPE : Combien y a-t-il de sous-inspecteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le seul sous-inspecteur qu'il y ait dans ce bureau.

Appointements d'un nouveau commis de 2e classe au bureau de l'inspecteur des postes à Winnipeg, $900.

M. POPE : Quel est l'objet de ce crédit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'accorder de l'avancement à M. E. R. A. Stevenson. Celui-ci est commis de troisième classe et il touche le traitement maximum de sa classe depuis 1890. M. Stevenson a été nommé le 1er juillet 1887.

Appointements des nouveaux employés temporaires dont les noms suivent, aux bureaux de poste des villes à titre de commis de 4e classe, à partir du 1er juillet 1903, au chiffre actuel de leurs appointements, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil :

Bureau de Montréal	C. Martin..	$	547
" "	N. Nadon..		547
" "	P. Saint-Jean.. ..		547
" "	J. Lyons..		547
" "	C. V. M. Murray..		547
" "	J. A. Mayrand.. ..		547
" Kingston	E. C. Hiscock.. ..		456
" Winnipeg	N. Gouin..		580
			$4,318

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi adoptée en août dernier a créé une quatrième classe d'employés, et ces personnes qui occupaient des emplois inférieurs sont mises au nombre des fonctionnaires permanents à titre de commis de la quatrième classe. Elles étaient surnuméraires auparavant.

Augmentations des appointements des inspecteurs des postes, des sous-inspecteurs des postes et des surintendants du service postal sur chemins de fer, $2,950.

M. CLARKE : Comment cette somme sera-t-elle partagée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces augmentations ont été permises par la loi du mois d'août dernier et elles sont accordées aux employés civils suivants :

Inspecteurs.—N. R. Colter, de Saint-Jean ; A. Bolduc, de Québec ; J. W. Bain, de Montréal ; F. Hawken, d'Ottawa ; J. Henderson, de Toronto ; H. G. Hopkirk, de London ; E. H. Fletcher, de Victoria ; W. H. Dorman, de Vancouver.

Sous-inspecteurs.—D. Stewart et A. Costley, d'Halifax ; W. C. Whittaker, de Saint-Jean ; S. T. Green, de Québec ; D. Nelligan et J. P. Chillas, de Montréal ; C. P. Le Sueur et J. Chamard, d'Ottawa ; P. H. Macarow, de Kingston ; C. E. Fisher et D. Maloney, de London A. W. Cairns et H. H. Phinney, de Winnipeg.

Surintendants du service postal sur chemins de fer.—F. B. Bent, d'Halifax ; G. M. Ryan, de Saint-Jean ; O. Talbot, de Québec ; F. Briegel, de Montréal ; C. Plumb, d'Ottawa ; J. E. McLeod, de Toronto ; A. G. McWhinney, de London ; C. E. Kavanagh, de Winnipeg ; et J. O. McLeod, de Vancouver.

Ils recevront une augmentation uniquement en vertu des dispositions de la loi.

M. HACKETT : Avant que la Chambre adopte cet article du budget, je demanderai au ministre s'il a reçu de l'Ile du Prince-Edouard des nouvelles concernant la maladie de l'honorable M. Brecken, qui est inspecteur dans notre province?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. Je suis excessivement peiné de dire qu'il ne s'agit pas seulement de sa maladie. M. Brecken est mort ce matin. Du moins, j'ai reçu de bonne heure dans la journée une dépêche m'annonçant son décès. M. Brecken a fait autrefois partie de la députation fédérale et il y a parmi ceux qui m'écoutent des personnes qui l'ont connu. Je suis sûr qu'elles ont conservé un excellent souvenir de lui. Il fut un fonctionnaire dévoué, fidèle et compétent et sa mort prive l'Etat d'un habile serviteur.

Augmentation de $50 chacun aux commis de la 4e classe récemment transférés de la position de timbreurs et trieurs, telle augmentation devant compter du moment où ils auraient respectivement eu droit à cette augmentation s'ils étaient restés dans la classe dont ils faisaient antérieurement partie, nonobstant toute disposition contraire à l'Acte du service civil, $3,950.

M. POPE : Avant l'adoption de ce crédit et vu que l'étude du budget supplémentaire tire à sa fin, à moins qu'il n'y ait d'autres articles dont nous n'avons pas encore connaissance, ce qui est possible, je désire signaler au directeur général des Postes certains bruits parvenus à mes oreilles et que je crois fondés. On dit qu'un nommé Latour, qui était maître de poste au ministère des Travaux publics à Ottawa, a obtenu un congé de six mois pour cause de maladie. Est-ce vrai?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Franchement, je l'ignore.

M. POPE : On ajoute que son fils l'a remplacé, ce qui m'est bien égal. Peu m'importe qu'il ait été remplacé par son fils ou par

le fils d'un autre. Pourtant, j'apprends qu'il a obtenu un congé de six mois. J'imagine que cela lui permet de continuer à toucher ses appointements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai pris des renseignements au ministère et je constate qu'il n'y a jamais eu d'employé de ce nom parmi le personnel.

M. POPE : Il est maître de poste au ministère des Travaux publics.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas allé aux informations dans tous les services ; mais, il n'y a jamais eu d'employé de ce nom au ministère des Postes. Je peux dire avec le poète : Tu ne saurais secouer devant moi moi ta chevelure ensanglantée. Tu ne peux pas dire que c'est moi qui l'ai fait."

M. POPE : J'imagine qu'un maître de poste fait partie du personnel du service postal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de fonctionnaire de ce nom relevant du ministère des Postes.

M. POPE : Est-ce que cela signifie que je dois m'adresser au ministère des Travaux publics?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Avant la suspension de la séance, j'ai entendu l'honorable député déclarer qu'il croyait que ce fonctionnaire faisait partie du personnel de mon ministère, et mon honorable ami, le ministre des Douanes, a voulu me charger de soutenir le débat. J'ai pris des renseignements au ministère et j'apprends qu'il n'y a pas d'employé de ce nom.

M. POPE : Je suis dans la position de tous ceux qui cherchent à tirer des renseignements du gouvernement qui élude mes questions. Le ministre des Douanes m'a renvoyé au directeur général des Postes cet après-midi. Mais il parlait sans savoir, cela est évident. Je l'ai cru cet après-midi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne fallait pas le laisser s'échapper.

M. POPE : Cela me coûtait, mais il m'a donné l'assurance qu'il ne badinait pas. J'ai donc cru qu'il était sérieux en déclarant que je pourrais ramener cette question sur le tapis lors de l'examen du budget des Postes. Quoi qu'il en soit, je reproche au gouvernement d'avoir accordé un congé à un fonctionnaire public qui est maintenant à l'emploi du journal " Le Canada," le principal organe libéral de la province de Québec, pour lequel il raccole des abonnements. Bien plus, il fait le tour des bureaux de poste qui relèvent, je le suppose, du ministère de l'honorable ministre (sir William Mulock). On nous apprend qu'il s'adresse aux directeurs de la poste qu'il espère effrayer et conduire à sa guise pour en obtenir une liste des personnes qui retirent de ces bureaux des journaux favorables aux députés de l'opposition.

Le directeur général des Postes trouve-t-il raisonnable qu'un officier public tienne une pareille ligne de conduite ? Il ne m'est pas permis de divulguer le nom de la personne de qui je tiens ces renseignements, mais elle a dû les communiquer au directeur général ds Postes lui-même qui reconnaîtra que cette personne est digne de foi. Je ne crois pas que l'honorable ministre partage l'opinion exprimée par son collègue des Douanes qui a déclaré, cet après-midi, que la diffusion des principes du libéralisme au moyen du recrutement d'abonnés à une feuille libérale, n'est pas de la politique active ; au contraire, que c'est un acte de prosélytisme au premier degré, car rien ne profite autant à un parti politique que la lecture de ses journaux par les membres de ce parti. Il y a sept ans, le premier ministre a décidé que tout fonctionnaire qui épouserait ouvertement la cause d'un parti politique serait congédié. Quelle conduite tiendra-t-il vis-à-vis M. Latour ? On m'apprend que celui-ci est maître de poste au ministère des Travaux publics.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela est impossible ; il n'y a pas de maître de poste à ce ministère.

M. POPE : C'est le titre qu'on lui donne. A vrai dire, dans les campagnes, il est difficile d'obtenir des renseignements exacts concernant ces fonctionnaires. Ils peuvent venir nous en imposer et poser aux grands hommes parmi la population crédule de nos campagnes, afin que leur propagande porte de meilleurs fruits que ceux qu'elle produirait s'ils se présentaient sous leur véritable nom et sans tous ces titres pompeux. Mais, c'est le titre dont M. Latour s'affuble dans nos campagnes et on dit qu'il est remplacé par son fils qui touche $1,200 d'appointements par année, tandis que lui se promène dans la province de Québec pour répandre Le Canada.

M. TAYLOR : Après avoir obtenu un congé pour cause de maladie.

M. POPE : Certainement ; je l'ai déclaré tout d'abord. L'air d'Ottawa ne lui est pas favorable ; aussi, il s'en va sous le ciel clément de la province de Québec, où il peut chaque jour aller de porte en porte, respirant un air salubre et Le Canada dans ses poches, jouissant de son congé tout en répandant les doctrines du parti libéral. Et le ministre des Douanes ne trouve rien de répréhensible dans cette conduite !

Pourtant, le directeur général des Postes a une si haute conception du droit et de la justice ; il a si souvent fait tomber sous le couperet administratif la tête de directeurs de la poste—et même celle d'une directrice dont je lui ai souvent parlé—il a si souvent fait jouer le fatal couteau d'une manière que les intéressés trouvaient cruelle, tandis qu'elle semblait juste à ce juge intègre : le

directeur général des Postes a un si haute idée de la décence qu'il conviendra avec moi, j'en suis certain, que la conduite de ce fonctionnaire est souverainement répréhensible.

Après tout ce dont nous avons été témoins depuis sept ans, je ne suis pas surpris que M. Latour s'en aille dans la province de Québec et s'arroge le titre de maître de poste au ministère des Travaux publics qui ne lui appartient pas. Pourtant, je désire savoir si le directeur général des Postes passera l'éponge sur la conduite de ce malfaisant personnage qui se procure les adresses des abonnés aux journaux conservateurs auprès des directeurs de la poste dans toute l'étendue de la province. Le directeur général des Postes devrait s'employer à protéger la naïve population des campagnes contre ceux qui, venus d'Ottawa, se font passer pour de gros fonctionnaires de l'administration. Prenez le cas des maîtres de poste des campagnes qui touchent $15 à $20 par année ; la modicité de leur traitement vous permet de vous représenter la frayeur dont ils sont saisis quand on met en jeu tout le rouage administratif d'un ministère. Lorsque quelqu'un frappe à leurs portes et dit qu'il vient de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries, le foudateur du journal le "Canada", chercher une liste des abonnés des journaux conservateurs, il est facile de concevoir la frayeur qui s'empare d'un maître de poste qui ne reçoit que $15 à $20 par année en présence d'un fonctionnaire d'un si haut rang. Je ne crois pas que le directeur général des Postes approuve une pareille conduite, ni qu'il cherche à se soustraire à la responsabilité rejetée sur ses épaules par le ministre des Douanes qui nous a demandé de suspendre nos critiques en attendant que la Chambre fût saisie du budget des postes. A vrai dire, nous savons que tous les membres du gouvernement ne partagent pas le même avis, nous en avons eu la preuve au cours de la présente session ; nous savons que l'harmonie ne règne pas au sein du cabinet comme il y a six ou sept ans.

Mais j'étais porté à croire que le directeur général des Postes, qui était présent quand son collègue a rejeté sur lui la responsabilité, nous aurait mis au courant de ce qu'il connaissait de l'affaire. J'ai reproché à cet individu d'intimider les maîtres de poste des campagnes et le ministre ne peut se soustraire à la responsabilité qui lui incombe. Il nous apprendra sans doute qu'il se propose de tenir une enquête sur les agissements du nommé Latour qui déshonore peu à peu le ministère auquel préside l'honorable député.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque l'honorable député s'est attaqué au budget des Douanes cet après-midi, je n'ai pas porté une attention soutenue au débat. Quand j'ai entendu dire que M. Latour faisait partie du personnel du ministère des Postes, je n'étais pas en mesure d'admettre ou de nier la vérité de cette assertion. A six heures, à la suspension de la séance, j'ai demandé aux employés de mon ministère s'il y avait parmi eux un fonctionnaire de ce nom car, s'il y en avait eu un, j'aurais été tenu d'aller aux informations. Ce n'est qu'à huit heures que j'ai appris qu'il n'y en avait pas. L'honorable député accuse cette personne, quel que soit le ministère dont elle relève, d'avoir demandé aux directeurs de la poste les noms des abonnés des journaux. A mon avis, les noms des destinataires inscrits sur les matières postales, journaux et autres, sont des renseignements d'un nature confidentielle que nul directeur de la poste n'a le droit de divulguer à qui que ce soit. Tant que j'aurai mon mot à dire, pareille conduite de la part d'un directeur de la poste ne restera pas impunie. Si l'honorable député en connaît un qui se serait oublié au point de divulguer à quelqu'un les noms inscrits sur les journaux ou autres matières postales, sans la permission des destinataires, je devrai demander à ce directeur de la poste de se disculper. Si l'honorable député veut me le nommer, je suivrai la ligne de conduite que je me suis tracée. Néanmoins, il serait injuste d'exiger que je découvre parmi un si grand nombre de directeurs de la poste quels sont ceux qui ont failli à leur devoir. Je suis sûr que l'honorable député n'attend pas cela de moi. J'ignore de quel ministère relève le fonctionnaire dont il parle.

M. HACKETT : Je demanderai au ministre des Finances s'il n'y a pas dans l'Ile du Prince-Edouard un fonctionnaire public du nom de Latour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai pris des renseignements au sujet du nommé Latour. Je ne connais pas de maître de poste au ministère des Travaux publics, mais un nommé Latour a déjà été commis temporaire. Il y a longtemps qu'il n'est plus à l'emploi du ministère des Travaux publics.

M. TAYLOR : Il a peut-être obtenu un congé pour cause de maladie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il ne retire pas d'appointements du ministère. C'est peut-être lui qui sollicite des abonnements. Je suis de l'avis du directeur général des Postes quand il déclare que si cette personne était au service de l'Etat, à n'importe quel titre, sa conduite serait inconvenante et répréhensible.

M. POPE : Quels étaient ses appointements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux dollars par jour, je crois. Ce sont les seuls renseignements que je puisse fournir.

M. POPE : Je crois que nous avons débusqué le gibier.

M. HACKETT : Je n'ai aucune preuve à apporter contre M. Latour ; mais, je puis affirmer qu'au cours de l'élection de 1900, il s'est fort remué dans le comté de Prince, I.P.-E. Lorsqu'en vertu de la loi, le juge de la cour de comté ordonna de produire les boîtes du scrutin des différents arrondissements de votation, il en manqua une, et nous avons prétendu et nous pouvons prouver que le nommé Latour a contribué à la disparition de cette boîte du scrutin. Je déclare que s'il remet les pieds sur le sol de l'Ile du Prince-Edouard, il trouvera la soupe chaude.

M. CLARKE : Le représentant de Compton, à propos d'un autre article du budget des postes, a demandé si on avait pourvu au remboursement de ceux qui ont été privés de l'augmentation statutaire pendant deux ou trois ans ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député laisse entendre que la couronne est légalement tenue d'accorder aux fonctionnaires l'augmentation statutaire. Il se trompe. Le gouvernement est libre d'accorder ou de refuser les augmentations statutaires.

On ne peut donc pas dire que l'employé à qui on n'accorde pas l'augmentation statutaire de ses appointements, a droit de réclamer quelque chose, ou que des arrérages lui sont dus ?

M. POPE : Nous avons souvent considéré cette question ici. Nous avons raison de supposer que ces gens ont droit à une certaine augmentation annuelle d'après les termes de l'arrangement statutaire conclu avec le département ou le gouvernement. Un particulier est nommé à $400 et il a droit à une augmentation de $50 par année: Il est clair qu'il y a droit, sinon vous ne pourriez pas la lui accorder. Personne n'est nommé en particulier, mais cette incitation est donnée à tout jeune homme qui entre dans le service et mérite d'y rester. S'il n'est pas digne d'y rester, renvoyez-le. Mais s'il rend des services, il a droit à son augmentation. S'il était à l'emploi d'une compagnie d'intérêt privé ou d'un particulier, et s'il n'obtenait pas l'augmentation à laquelle il avait droit, il se mettrait en grève et le ministre du Travail, ainsi que son sous-ministre, recommanderont à son patron de lui accorder le supplément de $50 ou de $60 qu'il aurait gagné. Puisque nous avons un ministre du Travail faisant partie du cabinet, il devrait être en mesure d'exercer sur ses collègues l'influence qu'il exerce parfois dans les affaires du dehors. Les ministres nous disent que ce ne sont pas eux, mais leurs sous-ministres qui choisissent ceux qui, d'après eux, méritent cette augmentation. Sans doute, si nous avions les sous-ministres ici, ils rejetteraient la responsabilité sur les premiers commis. Il est très difficile de croire que dans ce choix la politique n'a pas plus à faire que le mérite. Ce serait un grand soulagement pour les membres du parlement, si le service civil était mis entre les mains d'une commission, comme cela existe en Angleterre ; le favoritisme politique ne trouverait plus alors à s'exercer. Ce serait à l'avantage de la vie publique au Canada, et il se commettrait moins d'injustices.

M. AVERY : Il y a quelques semaines, je demandai au directeur général des Postes pourquoi le directeur de la poste du village d'Enterprise avait été destitué. Cet homme tenait son bureau en bon état, ne se mêlait pas de politique, et donnait satisfaction généralement ; il est difficile de se rendre compte pourquoi on l'a destitué et remplacé par un autre. Le très honorable premier ministre a déclaré qu'il destituerait tout employé se mêlant de politique. Ce n'est pas la ligne de conduite qu'avait adoptée sir John Macdonald. Je me rappelle que lorsque M. G. Dawson était directeur de la poste dans Addington, il parcourut le comté, en prononçant des discours contre le gouvernement conservateur ; et il ne fut pas destitué. Il resta en fonctions jusqu'à ce qu'il démissionnât pour poser sa candidature. Il fut élu, et lorsque plus tard il essuya une défaite, il fut nommé inspecteur des prisons. Mais cet homme d'Enterprise ne se mêlait pas de politique, et j'aimerais à savoir pourquoi on l'a destitué.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le directeur de la poste à Enterprise a été destitué à cause de sa mauvaise gestion du bureau. On l'accusa, entre autres choses, d'avoir envoyé de ses propres lettres d'affaires franco par la poste.

M. HUGHES (Victoria) : Les envoyait-il par d'autres bureaux de poste que celui d'Enterprise ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'en sais rien ; je vais lire le mémoire qui m'a été remis par mon sous-ministre, et l'honorable député sera convaincu.

En ce qui regarde le changement du directeur de la poste : il s'était produit un très grand relâchement dans la conduite et la gestion du bureau. Le directeur de la poste avait pris l'habitude d'envoyer ses comptes de magasin à ses clients par la poste sous enveloppes fermées, sans les affranchir ni les marquer du timbre du bureau ; et les recettes du département s'en trouvaient diminuées. On établit également que des personnes du dehors avaient toute liberté de pénétrer dans le compartiment réservé, en tout temps, et d'y prendre les lettres ou journaux qui étaient censés leur être adressés. En conséquence, il se produisit beaucoup de mécontentement et de plaintes dans ce voisinage.

Ce sont là les raisons pour lesquelles le directeur de la poste fut changé.

M. AVERY : Qui a fait l'enquête ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'inspecteur Merrick ; il fit rapport le 6 octobre 1902.

M. AVERY : Quelle fut l'explication donnée par le directeur de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il refusa de faire aucune déclaration si ce n'est devant la cour.

M. AVERY : Qui a porté plainte contre le directeur de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne serait pas convenable de dire qui a porté plainte ; toute plainte portée contre un fonctionnaire est de sa nature confidentielle.

M. HACKETT : L'honorable directeur général des Postes aura-t-il l'obligeance de me dire ce qu'il se propose de faire au sujet de l'établissement d'un bureau de poste à Portage, dans le comté de Prince-ouest, Ile du Prince-Edouard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On nous a demandé d'établir un bureau de poste sous le nom de Portage. La demande fut transmise régulièrement à l'inspecteur pour faire rapport, et à la suite de ce rapport, un bureau de poste fut établi il y a quelques semaines, et il ne s'agit plus que de nommer un directeur pour que le bureau s'ouvre.

M. HACKETT : Merci.

Avancement dans les bureaux de poste des villes—Sept commis de première classe, cinq commis de deuxième classe ainée, vingt-deux commis de deuxième classe cadette, et trente commis de troisième classe ainée, $3,900.

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il dire si ces fonctionnaires sont désignés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu du nouveau bill, ces positions doivent être distribuées de la manière suivante : Toronto, 3 de première classe, 4 de deuxième classe, aînée, 6 de deuxième classe cadette, 6 de troisième classe aînée ; Montréal, 1 de première classe, 4 de deuxième classe cadette, 4 de troisième classe aînée ; Winnipeg, 3 de première classe, 1 de deuxième classe aînée, 1 de deuxième classe cadette, 4 de troisième classe aînée, 4 de troisième classe cadette ; Hamilton, 2 de seconde classe aînée, 2 de deuxième classe cadette ; London, 1 de deuxième classe cadette, 2 de troisième classe aînée ; Ottawa, 2 de deuxième classe cadette, 2 de troisième classe aînée ; Halifax, 2 de troisième classe aînée ; Québec, 1 de deuxième classe cadette, 1 de troisième classe aînée ; Kingston, 1 de troisième classe aînée; Vancouver, I de deuxième classe cadette, 1 de troisième classe cadette ; Windsor, I de troisième classe aînée ; Charlottetown, 1 de troisième classe aînée.

M. CLARKE : Ces fonctionnaires sont-ils désignés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. POPE : Pourquoi limitez-vous le nombre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Ross, de Toronto, l'inspecteur en chef des bureaux de postes urbains, a fait cette demande. Il visite tous les bureaux de poste des villes dans le Canada, et se trouve actuellement à Vancouver. Je suis convaincu que tous ceux qui sont au courant de son travail diront que c'est un excellent fonctionnaire. Il seconde les directeurs de poste des villes principales avec beaucoup de zèle, et les encourage de toutes manières; et c'est entièrement sur sa recommandation que je prends cette initiative.

M. CLARKE : Est-ce lui qui fera les nominations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il fera les recommandations, qui seront sujettes, bien entendu, à l'approbation du directeur de la poste ; il consultera celui-ci. Ce n'est pas à dire que sa recommandation sera acceptée de préférence à celle du directeur de la poste. Voici probablement comment la chose se fera : les directeurs de poste feront l'examen de leurs listes et choisiront ceux qu'ils veulent recommander. Ils consulteront sans doute M. Ross, et je suis persuadé qu'ils tomberont d'accord avec lui. Mais j'ai lieu de croire que nous agirons réellement sur les recommandations des directeurs de poste. Je ne voudrais pas amoindrir l'autorité de ceux-ci en laissant croire au personnel qu'il y a quelqu'un au-dessus d'eux qu'il décide de leur mérite ou de leur démérite ; mais il ne serait que convenable que les directeurs de poste consultassent M. Ross.

M. HACKETT : Le directeur général des Postes aura-t-il l'obligeance de me dire pourquoi M. Jérôme Buote, de Petit-Tignish, a été destitué ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudra-t-il dire quand cela est arrivé ?

M. HACKETT : Il y a à peu près deux ans, et j'aimerais qu'on me renseignât à cet égard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami veut répéter sa question lors de l'adoption du budget en dernière instance, je lui fournirai alors les renseignements qu'il demande. Mon sous-ministre ne s'en souvient aucunement. J'imagine que l'événement s'est produit il y a plus d'un an.

M. HACKETT : J'aimerais à savoir pourquoi M. Thomas Keith, directeur de la poste à Alberton, a été destitué ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peut-être mon honorable ami voudra-t-il répéter sa question lors de l'adoption du budget en dernière instance. Nous n'en connaissons rien pour le moment.

M. HACKETT : Le directeur général des Postes devrait avoir tous ces renseignements sur le bout des doigts ; M. Thomas Keith, l'ancien directeur de la poste d'Alberton, est un gentleman dont nous devrions être fiers, et il a été destitué simplement parce qu'il était conservateur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami de Toronto m'a demandé à quelle somme s'élèveraient les augmentations dans mon département en vertu du nouvel acte. Elles pourront s'élever à $80,000 à peu près.

Montant supplémentaire requis pour appointements et allocations dans le service extérieur, $50,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce crédit a pour but de nous permettre d'augmenter les salaires des facteurs qui accepteront de l'emploi aux termes de l'acte modifié de 1892, ainsi que les salaires des employés de poste sur les chemins de fer qui accepteront les dispositions de l'acte voté dans le cours de la présente session.

M. HACKETT : Le ministre se propose-t-il d'établir la livraison gratuite à domicile dans la ville de Charlottetown, I.P.-E.?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de crédit dans le budget en vue de l'établissement d'un service de livraison à domicile dans la ville de Charlottetown. Il existe au Canada nombre de centres urbains où l'on serait désireux de voir ce service établi ; mais aucune décision n'a encore été prise.

M. HACKETT : Je désire faire observer que Charlottetown est la capitale de l'Ile du Prince-Edouard, et on devrait y avoir égard en ce qui regarde l'établissement de ce service. J'espère que l'honorable ministre trouvera moyen de l'établir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quel est le nombre des habitants?

M. HACKETT : A peu près 12,000. Je pense que ce nombre est suffisant.

M. ROBINSON (Elgin) : A mon avis, le directeur général des Postes devrait s'efforcer d'établir le service à domicile pour tous les villes de 12,000 habitants.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a-t-il jamais fait le calcul de ce que cela coûterait?

M. ROBINSON (Elgin) : Le directeur général des Postes doit le savoir mieux que moi.

M. McCREARY : A l'occasion de ce crédit, j'aimerais à faire une observation au sujet d'une classe d'employés dont on ne paraît pas s'être assez occupé. Les facteurs, les commis de malles, les directeurs de poste comptables, les directeurs de poste des villes ont tous été favorisés, leurs appointements ont été augmentés, et je suis persuadé qu'en ces temps prospères c'est là quelque chose que nous apprécions tous. Mais le plus grand nombre des directeurs de poste, ceux qui rendent le plus de services pour la rémunération la plus modeste, les directeurs de poste de la campagne, n'ont reçu aucune augmentation quelconque. Je ne sais pas comment les choses se passent dans l'Est, mais dans l'Ouest, ils retirent généralement de $12 à $50 par année. A ce taux, il est dur pour un individu d'être forcé de rester chez lui ou d'y laisser quelque membre de sa famille pendant une demi-journée pour répondre au bureau de poste et le garder ouvert pour la commodité du public, surtout si l'on considère la cherté de la main d'œuvre dans notre pays durant l'été. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, je pense qu'il y a de six à dix bureaux de poste qui ont été fermés cette année, parce que le directeur général des Postes n'a pu décider personne à accepter le misérable traitement qu'on offrait pour ce service. J'ai touché ce sujet l'année dernière ; j'ai dit que si le directeur général des Postes n'était pas en mesure d'établir un taux de rémunération plus élevé pour ces directeurs de poste de campagne, dans les nouveaux districts, on devrait les payer sur les fonds d'immigration. Une des plus grandes difficultés que nous éprouvions à retenir les immigrants en ce pays, c'est, après le manque d'écoles, l'absence de bureaux de poste. L'année dernière, j'ai rapporté le cas d'une famille du nord de l'Irlande, comprenant onze enfants, qui s'établit à 28 milles de la rivière du Cygne dans le district de Thunder Hill ; elle était privée d'écoles et de bureau de poste. Finalement, le chef de la famille m'écrivit pour me dire qu'avant trois mois, il s'en retournerait dans son pays s'il ne trouvait pas quelque endroit où il pourrait faire instruire ses enfants et où il jouirait des avantages d'un service des postes. Il put s'assurer d'une école, mais ce n'est que récemment qu'un bureau de poste a été établi dans cette localité. C'est là un exemple entre beaucoup d'autres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je défie l'honorable député de citer un seul cas où l'établissement d'un bureau de poste ait été recommandé par l'inspecteur du Manitoba ou des Territoires et où il n'ait pas été établi.

M. McCREARY : L'honorable ministre ne m'a pas compris ; je n'ai pas dit qu'on n'avait pas établi de bureau de poste, j'ai dit, au contraire, qu'un bureau de poste était établi actuellement dans cet endroit. Cet endroit ne se trouve pas dans mon comté, et c'est lorsque j'étais commissaire de l'immigration qu'un bureau de poste fut ouvert. Mais je suis à expliquer que les directeurs des postes ne sont pas suffisamment payés. On devrait assurer un traitement d'au moins $40 ou $50 par année aux directeurs des postes, avant d'établir un bureau. Je ne

prétends pas que le système postal devrait être une source de revenus pour l'Etat. Je crois que la commodité du public devrait être considérée tout d'abord ; puis, si le service défraye ses propres frais, tant mieux. Je prie l'honorable ministre, qui a tant à cœur que tous soient convenablement payés de leurs services, de considérer sérieusemet s'il ne serait pas possible de prendre quelque moyen, direct ou indirect, pour que le directeur de poste rural reçoive une rémunération plus forte qu'il ne reçoit actuellement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les observations que vient de faire mon honorable ami (M. McCreary) m'engagent à faire connaître certaines vues que j'ai sur cette question, et à me rendre à la demande qui me fut faite, il y a quelque temps, d'exposer le progrès effectué par le département. On admettra, je pense, que dans l'examen de ces questions, on ne saurait faire abstraction des intérêts des contribuables. En vue de me rendre à la demande qui m'a été faite, je vais me borner à citer quelques statistiques. Nous nous sommes efforcés dans ces années dernières d'étendre l'organisation, de développer le service, d'augmenter le nombre des bureaux de poste, et d'améliorer les communications postales, de manière à permettre à un plus grand nombre de personnes d'en profiter. Je ne connais pas de département du service public qui intéresse plus directement le peuple que celui des postes, et il m'a semblé qu'il serait de l'intérêt public, d'accroître, autant que possible, le nombre des bureaux de poste, d'augmenter la fréquence du service, et d'étendre ces autres attributions du service postal, comme la transmission de l'argent, les caisses d'épargnes, etc. Le département a appliqué ce programme. Je vais faire une comparaison couvrant la période des sept années pendant lesquelles le présent gouvernement a été au pouvoir, un rapprochement entre l'exercice financier expiré le 30 juin 1896, et celui expiré le 30 juin 1903.

	1896.	1903.	Augmentation.	Augmentation pour cent.
Bureaux de poste établis	9,103	10,150	1,047	12
Distances parcourues par les malles	30,551,683	35,509,412	4,957,729	17
Bureaux d'émission de mandats et bons postaux	1,310	6,184	4,874	372
Caisses d'épargne postales	755	934	179	24
Lettres expédiées par les bureaux de poste	116,028,000	234,991,000	118,963,000	1·02
	$ c.	$ c.	$ c.	
Sommes transmises par mandats et bons postaux	13,081,860 62	28,904,096 92	15,822,236 13	120
Opérations des caisses d'épargnes (recettes et paiements)	242,619	336,012	93,393	38
Comptes ouverts dans les caisses d'épargnes postales	126,442	167,023	40,581	32
	$ c.	$ c.	$ c.	
Sommes déposées dans les caisses d'épargnes postales	28,932,929 68	44,255,326 95	15,322,397 27	52

En 1896, le service de bons postaux n'était pas en existence. Il a été établi depuis, et on l'a trouvé très commode et économique pour le transport de sommes d'argent de moins de $10. Jusqu'ici j'ai fait connaître au comité les augmentations. Il me faut maintenant parler d'autre chose. Pendant nombre d'années antérieurement au 30 juin 1896, les recettes annuelles de l'administration des postes étaient très insuffisantes pour faire face aux dépenses ; le déficit pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1896, se chiffra par $781,142.19, soit plus de trois quarts de million de dollars. La députation se rappellera qu'en 1898-99, les recettes de mon département furent très sensiblement diminuées par suite de la réduction du port des lettres à destination de la Grande-Bretagne aussi bien qu'à destination du Canada. Le jour de Noël 1898, le port des lettres du Canada à destination du Royaume-Uni fut réduit de cinq cents à deux cents. Plus tard, la même réduction fut faite pour toutes les lettres expédiées du Canada aux diverses parties de l'empire, et pour deux cents aujourd'hui on peut envoyer une lettre du Canada à n'importe quel endroit dans l'empire britannique. Cette réduction dans le port des lettres de 5 cents à 2 cents aurait dû, semble-t-il, déterminer une réduction considérable des recettes, à moins d'être suivie par une augmentation dans le volume des affaires. On se rappellera que le 1er janvier 1899, le port sur les lettres circulant à l'intérieur du pays fut réduit de 3 cents à 2 cents par once. Le même jour, nous réduisîmes le port sur les lettres expédiées du Canada aux Etats-Unis, de 3 cents à 2 cents par once. Il n'est pas possible de dire exactement quel a été l'effet de ces fortes réductions sur l'accroissement des recettes du département ; mais l'ancien ministre des Finances, un an à peu près avant 1896, déclara à la Chambre qu'une réduction dans le port des lettres circulant à l'intérieur du pays serait suivie d'une diminution considérable des recettes.

L'ancien chef de l'opposition, sir Charles Tupper, fixa le montant à $1,000,000. L'ex-ministre des Finances, M. Foster, je pense,

le fixa à un million de dollars environ. Quel que soit l'effet que vous attribuiez à la réduction, il reste acquis qu'elle laisse dans le gousset du peuple la proportion du port qu'il lui aurait fallu payer naguère en transmettant par la poste le nombre de lettres que nous avons transportées depuis que cette réduction a été accordée. Il n'est pas déraisonnable de dire que par suite de ces réductions, $1,000,000 ont été laissés dans le gousset du peuple. Nous avons balancé les comptes pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1902, et le résultat, c'est que pour cette année-là, les recettes ont soldé toutes les dépenses du département à l'exception de celles de l'administration dans le Yukon, et nous ont laissé un excédent de $5,109.14.

M. GOURLEY : Quel fut le déficit dans le Yukon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me rappelle pas quel a été le déficit cette année-là, mais je vais vous dire à l'instant ce qu'il a été cette année. La raison pour laquelle j'ai omis le service du Yukon dans les comptes publics jusqu'à présent, c'est afin qu'il fût possible de faire des comparaisons. Il n'y avait pas de service postal dans le Yukon avant que le ministère actuel fût au pouvoir, et en conséquence nous ne pouvions faire de comparaison avec ce qui s'était passé auparavant. Je vais maintenant donner les chiffres pour l'exercice qui vient de finir, soit en y comprenant les chiffres pour le Yukon ou en les laissant de côté, et les honorables députés pourront tirer leurs conclusions. Il devra toujours y avoir un déficit dans le service postal du Yukon ; car il nous faut accorder aux habitants de cette partie du pays le même port qu'à ceux des autres parties du Canada ; et d'un autre côté, il n'y a pas d'apparence que le prix de la main d'œuvre descende jamais là-bas aux taux en vigueur dans les anciennes provinces ; les différences pourront devenir moins grandes, mais ce ne sera pas avant bien des années. Si nous n'avions pas eu de dépenses à faire pour le Yukon, si nous n'avions pas dû solder un déficit dans le Yukon, l'administration du département cette année nous aurait donné un excédent de $395,316.31.

Quelques DEPUTES : Très bien! très bien!

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si nous laissons de côté le déficit du Yukon, l'administration des postes aujourd'hui remet au trésor public $395,316.31 pour une année de travail.

M. CLANCY : Quel est le chiffre du déficit dans le Yukon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le déficit dans le Yukon a été de $102,614.31 ; et une fois ce déficit du Yukon payé, une fois les frais d'administratian du service postal soldés dans toutes les parties du Canada, nous avons aujourd'hui un excédent net de $292,702.23 de recettes sur les dépenses pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1903.

Quelques DEPUTES : Très bien! très bien!

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour l'exercice expiré le 30 juin, 1896, nous avions une perte de $781,162.19 ; nous avons effacé complètement cette perte, et nous avons aujourd'hui un excédent de plus de trois-quarts de million de dollars à peu près. De son côté le public a économisé annuellement environ un million de dollars, grâce à la diminution du tarif postal.

Quelques DEPUTES : Très bien! très bien!

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais, abstraction faite de la réduction du port, en ce qui regarde les contribuables canadiens, au lieu d'un déficit de $781,162.19 en 1896, nous avons un excédent de $292,702.23, ce qui veut dire une différence dans notre position financière de $1,073,854.42.

M. SPROULE : Le ministre ne prétend pas que toute cette somme provient des recettes de l'administration des postes? N'avons-nous pas, il y a quelques années, voté un montant pour faire disparaître ce déficit ; ce montant ne provenait pas de l'administration des postes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député évidemment se figure que ces $781,000 étaient un déficit accumulé ?

M. SPROULE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors il est entièrement dans l'erreur. Ce déficit de $781,152.09 était le produit des opérations d'un seul exercice financier, celui expiré le 30 juin 1896, comprenant d'une part toutes les recettes pour cet exercice et d'autre part les dépenses pour les douze mois correspondants. Il se fit un règlement de comptes complet pour cette année, et pour ce seul exercice, sans y comprendre aucune partie d'un autre, pour cette seule année de 365 jours, l'administration des postes nous coûta $781,152.09 de plus que les recettes.

Pour l'année dernière, nous avons payé toutes les dépenses du service du commencement à la fin, et nous avons en mains un excédent, abstraction faite du Yukon, de $395,316 ; et une fois le déficit du Yukon payé, il nous reste un excédent de $292,702. Cela veut dire une amélioration annuelle dans la situation financière de cette administration, depuis 1896, de $1,073,854.42.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Or, M. le président, on me demande ce que nous allons faire de ce fonds. Comme ces honorables députés, je suis d'avis que dans un pays comme le Canada, nous ne

devrions pas considérer le service postal comme une affaire lucrative. Le peuple canadien sera satisfait, je pense, si ce service solde ses propres frais ; et il n'est que juste de ne pas oublier, lorsque les circonstances le permettent, ceux qui sont engagés dans ce service. C'est cet état de choses, cette situation financière du département satisfaisante à mon point de vue, qui m'a mis en mesure récemment de recommander au parlement d'augmenter les appointements des employés, recommandation que le parlement a bien voulu accepter. Certaines mesures ont été votées l'année dernière et cette année, dans le but d'augmenter les appointements ici et là. Je ne m'étendrai pas sur ce chapitre, car la députation sait comme moi ce qui en est. Mais mon honorable ami de Provencher (M. LaRivière) et mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre ont de temps à autre pressé le département de considérer la position des directeurs de poste ruraux. Je ne serais que trop heureux d'être en mesure de faire pour ces messieurs ce que je ne puis faire aujourd'hui ; toutefois, je vais dire à quelle conclusion j'en suis venu dès maintenant. Il existe dans toutes les parties du Canada, des directeurs de poste, dont les bureaux sont utilisés peut-être par dix ou douze ou vingt familles avoisinantes, et ces directeurs de poste ne reçoivent qu'une somme nominale pour leur peine. Ce taux de rémunération n'a pas été fixé par le ministère actuel ; je ne sache pas même qu'il ait été établi par le gouvernement qui nous a précédés, et cela importe peu, du reste. Les deux partis l'ont approuvé et il n'y a de reproches à faire à personne. Les difficultés du pays, la faible densité de la population en comparaison de l'étendue du pays, nous obligeaient à adopter un moyen quelconque d'assurer aux habitants des communications postales ; et c'est ainsi que ce système s'est développé dans ce grand Canada. La question est de savoir comment la situation peut être améliorée. Jusqu'ici, là où les recettes ont été purement nominales, de $10 ou $20 par année peut-être, ç'a été la pratique de payer aux directeurs de poste une somme minimum de $10 et s'élevant parfois à $12 ou $15. Je propose qu'à partir du 1er juillet, tous les employés de cette classe reçoivent au moins $25.

Le printemps dernier, une pétition me fut présentée de la part d'une autre classe de directeurs de poste, appelés les directeurs de postes-comptables, en vue d'obtenir une augmentation de traitement et d'émoluments.

On nous a demandé de rendre ces allocations et ces augmentations applicables aux territoires et au Manitoba. Il est toujours difficile d'établir la distinction entre les différentes classes et les diverses localités ; si nous nous rendions à ces vœux, et si nous accordions ces augmentations non seulement aux employés des territoires, mais à ceux de la même classe dans tout le pays, cela nécessiterait une augmentation annuelle de dépenses de $1,000,000. J'ai donc hésité à me rendre à cette demande. Le système actuellement en vigueur au Canada et qui s'est transmis d'un gouvernement à l'autre, depuis l'origine même du service postal au Canada, avant le régime de la confédération, consiste à accorder aux directeurs de poste des appointements basés sur les recettes du bureau. Il y a peu d'exceptions à cette règle ; mais aujourd'hui la plupart des directeurs de poste du Canada reçoivent une rémunération basée sur l'ancien système en vogue depuis tant d'années, c'est-à-dire le pour cent des recettes. Je me propose d'augmenter leurs appointements de 10 pour 100 des sommes qu'ils perçoivent d'après l'échelle établie, et cette augmentation de 10 pour 100 leur sera payée, non seulement sur leurs appointements, mais en outre, sur les allocations qui leur sont avancées, et qui constituent un article important des dépenses brutes du service postal.

Ces augmentations grèveront fortement le budget du ministère. En outre, le relèvement des appointements autorisé législativement grèvera davantage le trésor. Je ne doute point, toutefois, que nous ne soyons en mesure de faire face à ces dépenses, et j'espère que je n'aurai pas à annoncer au parlement qu'il y a un découvert dans le budget du ministère, même pour l'exercice en cours.

Dans mes observations, relativement à l'organisation et au développement du ministère, j'ai oublié de dire que le ministère, il y a un peu plus d'un an, a entamé des négociations avec le gouvernement des Etats-Unis, dans le but de simplifier le système des mandats-poste entre le Canada et la république voisine, ce qui permettrait à nos populations de transmettre par la poste de minimes sommes d'argent à un bien plus grand nombre de localités des Etats-Unis qu'il n'était possible de le faire sous l'ancien régime. Ces négociations ont très bien réussi, et il est intervenu une convention internationale au moyen de laquelle le nombre des bureaux de recettes aux Etats-Unis s'est considérablement accru. L'augmentation de ces bureaux de recette s'élève à plus de 28,000. Jusqu'à l'époque en question, il ne nous était possible d'expédier des mandats-poste payables aux Etats-Unis, qu'à 5,900 bureaux de poste à peu près ; mais grâce à la convention mutuelle que nous avons effectuée, au bénéfice du peuple canadien, il nous est maintenant possible d'adresser des mandats-poste à 34,000 bureaux de poste aux Etats-Unis. Les populations des Etats-Unis bénéficient aussi de cette réforme. Voici à quel résultat pratique a abouti le fonctionnement de ce système au point de vue du volume des affaires. Voilà deux ans que ce système est établi. Pour l'année antérieure à la mise en vigueur de ce système, la totalité des mandats-poste transmis du Canada aux Etats-Unis, s'est élevée à 204,653, pour un total de $2,118,295.33. Pour l'exercice qui vient de se terminer, le

nombre des mandats de poste expédiés du Canada aux Etats-Unis, s'est élevé à 344,665, représentant en argent $3,682,-189.96, soit une augmentation de 72 pour 100. Les Etats-Unis ont également tranmis par la poste au Canada des sommes d'argent bien plus élevées que sous le régime précédent. Voici le relevé des transactions à cet égard : pour le dernier exercice, sous l'ancien régime, le nombre des mandats-de poste expédiés des Etats-Unis au Canada par le bureau de poste, en 1901, s'est élevé à 137,611, représentant la somme de $1,909,-168.74, et pour l'exercice finissant le 30 juin 1903, il a été expédié 270,779 mandats de poste, représentant en argent $3,783,925, soit une augmentation de 98 pour 100.

Le ministère a entamé des négociations avec le Royaume-Uni pour l'extension de notre système de mandats de poste sur le même pied. Mais nous n'avons pas encore réussi à effectuer de convention.

Dernièrement, nous avons étendu ce système à Terre-Neuve et nous sommes en voie de conclure des négociations pour l'étendre à nombre d'autres parties de l'empire et à d'autres pays étrangers. Ainsi des négociations se poursuivent en ce moment pour étendre ce système aux Bermudes, à la Barbade, à la Jamaïque, aux îles Sous-le-Vent, à Tobibique et à la Nouvelle-Guinée britannique. Au cours de l'année, nous avons aussi parfait nos mesures pour l'extension de notre système de mandats de poste au Norvège, au Transvaal, à la Colonie du Cap, à la Trinidad ; et les négociations sont pendantes avec l'Autriche-Hongrie et la Suède. Le peuple canadien bénéficiera de cette réforme pour la transmission de minimes sommes d'argent aux différentes parties du monde. J'ajouterai qu'à la convention postale tenue à Londres en juillet dernier, sur la proposition du Canada, on a émis les vœux que voici :

> Qu'il importe d'adopter entre les différentes parties de l'Empire britannique, le principe de la transmission économique par la poste de tous les journaux et autres périodiques qui y sont publiés, et le premier ministre désire appeler l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la question de l'abaissement des taxes postales pour l'extérieur. De l'avis du gouvernement canadien, il faudrait laisser à chaque gouvernement le soin de fixer le chiffre de l'abaissement de ces taxes postales et l'époque à laquelle cette réforme serait appliquée.

Conformément à ces vœux, le ministère des Postes du Canada s'est hâté de se mettre en communication avec les différentes parties de l'empire, afin d'obtenir pour le public canadien le privilège de transmettre ses journaux et ses publications périodiques à toutes les parties de l'empire, au port établi pour les correspondances du régime intérieur, et déjà ce privilège a été accordé par les pays que voici : le Royaume-Uni, les îles Bahama, la Barbade, les Bermudes, l'Honduras britannique, Chypre, Ceylan, les îles Falkland, la Gambie, Hong-Kong, les îles Sous-le-Vent, y compris Antigua, la Nouvelle-Zélande, le Transvaal, Sarawak, Sierra-Leone, les îles Turques et Zanzibar. Les publications canadiennes, aujourd'hui, sont transmises à tous ces pays, aux prix mêmes établis pour leur transmission au Canada. Si l'on tient compte de la modicité du prix de transmission des journaux, des écrits périodiques et autres publications canadiennes pour le service intérieur, je puis affirmer que de tous les pays du monde, le Canada est celui qui jouit du tarif le moins élevé pour la transmission postale de ses publications, traitant de tous les aspects de notre vie nationale et renseignant le monde extérieur sur ce qui se passe au pays.

M. FOWLER : Est-ce qu'il n'y a pas quelques augmentations correspondantes ? Est-ce que la taxe postale sur les colis et les objets de correspondance délivrés dans les villes n'a pas subi un relèvement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans les règlements postaux relatifs aux colis, il a été effectué une augmentation. En 1897, la taxe dont étaient frappés les journaux était d'un demi centin par livre, mais au cours de cette session-ci, cette taxe a presque été diminuée de moitié. Par la loi adoptée au cours de cette session, la taxe postale sur les journaux a été réduite d'un demi centin à un quart de centin par livre pour tous les journaux transportés à trois cents milles.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je tiens à remercier le directeur général des Postes pour les faveurs qu'il m'a accordées, toutes minimes qu'elles soient. Il y a trois ans, j'ai demandé au ministre de relever les appointements des directeurs de poste ruraux et il m'a promis d'étudier la question. J'ai appelé son attention sur cette réforme au cours de chaque session, et je suis bien aise qu'il ait accédé dans une certaine mesure à ma demande, bien que j'eusse préféré qu'il eût porté cette augmentation à $50 au lieu de $25. Je désire, en outre, faire observer au ministre que dans mon comté, il y a deux localités qui ont adressé des pétitions au gouvernement pour obtenir deux courriers par jour. Ce sont des villages importants ; le village de Alton possède deux fabriques de voitures, une fonderie, deux fabriques de lainages, et nombre d'autres industries, et il compte une population considérable.

Les citoyens de cette localité prétendent qu'ils ont parfois subi des pertes pécuniaires, parce qu'il leur a été impossible d'expédier deux courriers par jour à Toronto. Il serait légitime de pourvoir aux besoins de ce village important et d'y améliorer le service postal. Le village de Caledon-est se trouve en pareille situation. Il n'y a qu'un courrier par jour dans ce village où il y a deux commerçants de grain et où il se fait beaucoup d'affaires. Le samedi soir, les objets de correspondance qui arrivent par le chemin de fer Canadien du Pacifique ne sont délivrés

que le lundi midi. Il y a longtemps que les citoyens de ces localités adressent des pétitions au gouvernement. Je prierais le ministre de prendre en considération les vœux émis par ces deux villages importants. Le village de Alton est desservi par un chemin de fer et le ministère pourrait, à peu de frais, faire transporter le courrier de la gare au bureau de poste. Le Grand Tronc traverse le village de Caledon-est deux fois par jour et le ministère pourrait à peu de frais pourvoir aux besoins de ces deux villages et leur accorder deux courriers par jour. Je ne sache pas qu'il y ait d'autres villages de la même importance et où il se fait autant d'affaires, et dont le service postal soit aussi défectueux que dans les villages en question. En adressant cette demande au ministre, je ne songe nullement à me concilier la faveur populaire, puisque le gouvernement a effacé de la carte politique le comté de Cardwell. Je ne m'inspire que de l'intérêt de ces populations.

M. LaRIVIERE : Je suis bien aise de m'être fait ici, à temps et à contre-temps, le champion de la cause des directeurs de poste, surtout de ceux de ma province. Et tout en félicitant le directeur général des Postes sur la générosité dont il a fait preuve à l'égard des directeurs de poste, dans les localités de moindre importance, je crains qu'il n'ait pas été assez généreux à l'égard des directeurs des bureaux de recettes ; car une augmentation de 10 pour cent sur le revenu qu'ils perçoivent est fort minime en vérité. Les appointements des directeurs de poste se calculent au taux de 40 pour cent des recettes de leurs bureaux; de sorte que si les taxes postales perçues au bureau atteignent le chiffre de $100, le directeur de la poste touche $40 d'émoluments, et 10 pour cent sur $40 ne donne que $4.

Une augmentation aussi minime est insuffisante pour des fonctionnaires exerçant une charge aussi pleine de responsabilité que celle de receveur des postes. Ces fonctionnaires vendent des bons postaux, ils émettent des mandats-poste et quelquefois ils ont à payer de fortes sommes d'argent. Ils reçoivent aussi des sommes considérables destinées à être transmises à d'autres bureaux de poste, et quelques-uns d'entre eux sont chargés de l'administration de succursales de la caisse d'épargne postale. A mon avis, les minimes appointements qu'ils touchent, basés sur les recettes de leurs bureaux, sont tout à fait insuffisants, eu égard aux fonctions pleines de responsabilité qu'ils exercent. Au lieu d'accorder une augmentation de 10 pour cent sur le revenu réel, le directeur général des Postes, j'espère, accèdera à la proposition des receveurs des postes du Manitoba et portera leurs appointements à 50 pour cent des recettes du bureau, au lieu de 4 pour cent. En pareilles circonstances, cette réforme répondrait parfaitement aux vœux des intéressés, en ce qu'elle leur assurerait un relèvement important de leurs appointements, tandis que l'augmentation actuelle de 4 pour cent est tout à fait insuffisante.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore ce que l'honorable député veut dire par cette augmentation de 4 pour cent ; l'accroissement est 10 pour cent.

M. LaRIVIERE : Le ministre affirme qu'il accorde une augmentation de 10 pour cent sur les appointements qu'ils touchent. Supposons que le revenu d'un bureau de poste soit de $100 ; le directeur de la poste aurait droit à 40 pour cent de cette somme, soit $40. Le ministre accorde 10 pour cent sur ces $40, ce qui fait $4. Ce n'est donc que 4 pour cent d'augmentation qu'ils reçoivent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le repète, les émoluments des directeurs de poste seront augmentés de 10 pour cent. Un directeur de poste qui touche $1,000 recevra $100 de plus, d'après le nouveau système. Il reçoit 10 pour cent sur son traitement primitif qui est augmenté d'autant.

M. LaRIVIERE : Celui qui touche $40, reçoit une somme supplémentaire de $4.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et s'il touche $1,000, il reçoit $100 de plus.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Le directeur général des Postes tiendra-t-il compte de la recommandation que je lui ai faite à l'égard des villages en question?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le sous-chef a pris note des observations de l'honorable député et la question sera mûrement étudiée.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : J'estime qu'il est de mon devoir de féliciter le directeur général des Postes sur l'excellent exposé qu'il nous a fait ce soir, au sujet de l'administration de son ministère. Le parlement et le pays doivent être bien aises d'apprendre que l'administration du ministère des Postes a produit d'aussi bons résultats. Les députés ministériels n'ont cessé depuis quelques années de signaler au ministre des Postes l'importance de relever les traitements ou la rémunération des directeurs de poste ruraux. Le ministre des Postes nous a promis d'étudier la question, déclarant que du moment que les recettes l'autoriseraient à effectuer cette réforme, il tiendrait compte des vœux de ces fonctionnaires publics si méritants. Le ministre a réalisé cette réforme, et à mon avis, ce minimum de rémunération de $25 par année qu'il se croit autorisé à accorder aux directeurs de poste ruraux répond parfaitement à nos vœux et je ne doute point que ces fonctionnaires publics dont les services sont si utiles n'apprécient cette augmentation de leurs appointements. Pour ce qui est des directeurs des bureaux de recette, le député de Provencher (M. LaRivière) prétend que le directeur

de poste qui touche $40 par année ne recevra que $4 de plus, d'après ce nouvel arrangement. Cela est parfaitement vrai, mais le directeur de poste qui touche $1,000 de traitement par année recevra une augmentation annuelle de $100.

M. LaRIVIERE : Le directeur d'un bureau qui touche $40 ne bénéficie guère de cette réforme.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Il faut que ce soit un bureau de poste bien peu important, si le directeur de ce bureau ne touche que $40 d'émoluments par année. Il y a plusieurs bureaux de recettes dont les directeurs reçoivent des appointements allant de $500 à $700 par année et ils toucheront à l'avenir une augmentation annuelle de $50, $60 ou $70, augmentation fort importante qu'ils apprécieront beaucoup. Mais ce dont on a lieu de se féliciter le plus vivement, c'est qu'en dépit de ces augmentations, le budget du ministère accusera un excédent. J'en suis convaincu, le pays félicitera le ministre des postes et lui tiendra bon compte de l'administration de ce ministère pendant les sept années écoulées.

M. GOURLEY : Il est fâcheux que le député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hughes) vienne jeter cette note discordante au sein du débat, et troubler l'harmonie qui régnait au milieu de cette heureuse famille. Je ne puis réprimer un mouvement d'impatience quand j'entends un député revendiquer des louanges imméritées. Le ministre des Postes ne réclame pas le mérite de la prospérité de son ministère à cet égard, et en cela il fait acte de sagesse. Il suit l'exemple de ce jeune marquis de Salisbury dont les journaux d'Angleterre nous parlaient l'autre jour et qui a hérité de la magnifique fortune de son père. Un correspondant américain lui faisant visite l'autre jour, contemplait avec admiration les magnifiques édifices construits il y a deux ou trois siècles par les Cecil, ancêtres des Salisbury modernes, qui depuis trente ou quarante ans n'ont ajouté ni une seule pierre à leurs châteaux ni une seule acre de terre à leurs domaines. L'Américain commença donc par féliciter le jeune homme de ce qu'il était propriétaire de ce vaste domaine mais il demeura confondu par la candeur du jeune marquis, qui, avec un accent de profonde tristesse et d'humilité, lui répondit : "J'ai réellement honte d'hériter de ce magnifique domaine, à l'édification duquel je n'ai en rien participé ; c'est l'œuvre des illustres Cecil d'il y a deux ou trois cents ans." L'Américain s'en retourna convaincu qu'il venait de rencontrer un de ces nobles des classes supérieures en Angleterre. Je ne sais quel titre donner au ministre des Postes, car je ne voudrais pas blesser ses justes susceptibilités, et peut-être préfère-t-il le titre de ministre du Travail. A mon avis, il faudrait plutôt l'appeler le ministre des Postes ; car ses amples proportions ne cadrent nullement avec l'idée poétique qu'on se forme d'un ministre du Travail. Un ministre du Travail devrait se faire remarquer par sa maigreur et ses traits émaciés, preuve d'une vie laborieuse. Il devrait avoir les traits amaigris et la physionomie d'un Cassius, plutôt que la robustesse d'un homme élevé au sein de l'abondance.

Quoi qu'il en soit, le directeur général des Postes, sans doute, est trop modeste pour accepter les éloges que lui a prodigués le députés de l'Ile du Prince-Edouard. Je suis fier de constater les magnifiques résultats de l'administration postale et de savoir que ce service est rémunérateur. Si j'ai bien compris, le directeur général des Postes affirme qu'après avoir fait face à toutes les dépenses postales pour le Canada et le Yukon, il a versé dans la caisse publique un excédent de $292,000. Si c'est bien là ce qu'il a déclaré, il faut avouer que ces résultats de sa gestion financière font honneur au pays ; mais du reste, il n'y a pas lieu de s'en étonner. Les hommes d'Etat qui, de 1867 à 1896, ont posé les assises de nos grands services publics, ont fait preuve de la plus grande sagesse dans cette œuvre, et leurs successeurs ont hérité d'un des plus parfaits systèmes d'administration qui se soient jamais développés dans l'empire britannique. A leur avènement au pouvoir tous nos grands travaux publics étaient construits. Le service postal avait été organisé par tout le Canada et ces messieurs n'ont eu que la peine de recueillir les recettes qui affluaient dans la caisse publique. Ils n'ont donc pas eu à frapper coup pour organiser nos services publics ; et jusqu'au moment où ils ont saisi la Chambre de ce projet de loi visant à l'établissement d'un réseau transcontinental, ils n'avaient jamais rien fait pour le Canada ; ils ont hérité d'un magnifique domaine et je ne les ai jamais entendus, au cours des diverses sessions de cette législature, réclamer le mérite des immenses progrès réalisés par le Canada. Je le demande à tout député qui voudra se dépouiller de l'esprit de parti : n'est-il pas vrai que le gouvernement ne peut réclamer d'autre mérite que celui d'avoir hérité de ce magnifique domaine à une heure fortunée, alors que tous les grands travaux publics étaient construits et que le pays attendait ce grand développement, conséquence nécessaire de ces travaux. Nous avions établi le gouvernement responsable ; tous nos grands travaux publics étaient construits et nous disions au peuple canadien : "Attendez, l'Intercolonial, le chemin de fer Canadien du Pacifique et les canaux ne sauraient en un seul jour développer nos immenses richesses et réaliser tous les progrès voulus. Nous savions et nous prédisions que ce progrès se réaliserait un jour. L'heure a enfin sonné et ce progrès s'est réalisé à l'heure prédite par nos hommes publics canadiens. Les viscissitudes de la fortune ont amené au pouvoir ces messieurs de la droite et ils ont hérité de l'œuvre magnifique édifiée par leurs prédécesseurs. Je suis bien aise que le directeur général des Postes ne se soit pas attribué le mérite de cette

grande œuvre. Je ne manque jamais, dans les assemblées populaires, de vanter la prospérité du pays et de dire partout que le Canada est appelé à devenir une grande nation, et cela, parce que le parti qui a été au pouvoir pendant dix-huit ans a posé les véritables assises de notre grandeur nationale. Cette grandeur s'était réalisée, quand ces messieurs sont venus recueillir le fruit des travaux de leurs prédécesseurs. Après avoir tant critiqué la politique conservatrice pendant dix-huit ans, voilà qu'à leur avènement au pouvoir ils rendent un magnifique hommage à notre système politique en l'adoptant ; car, en hommes sensés, ils étaient tenus de le faire, bien qu'il ne manquât pas de députés ministériels qui n'auraient pas hésité à adopter quelque autre système, si l'opinion publique ne se fût pas si fortement prononcée en faveur de la politique conservatrice. Tout en félicitant le gouvernement sur les progrès qui sont en voie de se réaliser au pays, je dois dire que depuis vingt ans je n'ai cessé de prédire la réalisation de ce progrès. Je disais au peuple : " Attendez, le Canada deviendra une grande nation : le réseau des chemins de fer de l'Etat donnera d'énormes recettes ; l'immigration se déversera au pays à flots pressés ; les préjugés soulevés contre nous se dissiperont un jour ; le parti libéral cessera de calomnier et de décrier le Canada, et alors notre richesse nationale prendra d'énormes développements."

Quand je prédisais que tous ces progrès se réaliseraient un jour, les grits s'évertuaient à prouver que le Canada s'en allait à la ruine, à la banqueroute. Le ministre du Commerce décriait les provinces maritimes, en nous appelant le rebut du pays, et il lançait l'insulte à toutes les parties du Canada. Ces progrès se seraient sans doute réalisés depuis longtemps ; mais lorsque notre ministre des Finances (l'honorable M. Foster) se rendit en Angleterre, il y a quelques années, pour négocier un emprunt, le ministre du Commerce et les journaux financiers à sa dévotion, tentèrent de détruire le crédit du Canada par une des conspirations politiques les plus éhontées qui aient jamais souillé les pages de notre histoire. Même en temps de guerre on ne s'écarte pas du code de l'honneur. Il faut de la loyauté, de la générosité, de la modération, même entre belligérants, et dans nos luttes politiques il faut s'inspirer de ces mêmes sentiments.

Pendant 18 ans le parti conservateur a combattu pour les droits du Canada, comme s'il s'était agi de repousser l'envahisseur qui paraîtrait à nos frontières ; car on pourrait à fort bon droit comparer le parti libéral à une armée d'envahisseurs américains ou mexicains.

En combattant mes adversaires politiques, j'ai toujours eu soin de ne jamais prononcer une parole qui pût porter atteinte aux intérêts du Canada. Quand je diffère d'avis avec les député de la droite au sujet de mesures qu'ils proposent, je les attaque avec toute la vigueur possible, mais jamais je ne prononce un mot dérogatoire à l'honneur de ma patrie. Citoyen canadien, c'est mon devoir impérieux de chanter les louanges de mon pays ou de me taire. Pas un seul membre de l'opposition actuelle qui ait jamais loyalement combattu en faveur du pays, ne s'est permis un seul mot de blâme à l'adresse du Canada, au cours du débat qui s'est livré autour de cette question du réseau transcontinental. Au contraire, lorsque les députés de la droite combattaient l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique, le pays tout entier retentit de leurs accusations et de leurs anathèmes. Le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) avec ces accents harmonieux qui charmaient les populations d'Ontario, lançait jadis contre le peuple canadien les plus calomnieuses accusations qui soient jamais sorties de la bouche d'un homme public. Jamais pareil débordement d'injures ne s'est déversé sur un pays. Cette politique de dénigrement a retardé de vingt ans le progrès du pays. O ironie du sort, le parti conservateur qui a créé ce pays est aujourd'hui relégué dans l'opposition et ces messieurs sont là, sur les banquettes ministérielles, affublés de dépouilles dont ils n'auraient jamais dû se revêtir et couronnés de lauriers qu'ils ont dérobés, car jamais ils ne sont réellement sortis vainqueurs de la lutte ; et le panache qu'ils portent n'est qu'un ornement emprunté.

Le parti conservateur a toujours désiré le succès du Canada. Nous voulons la grandeur de ce pays. Comme l'ancien Romain s'écriait dans chaque partie du monde : " Civis romanus sum ", de même je veux que le Canadien puisse dire partout : " Je suis citoyen canadien ". Je veux que ces mots magiques : " Civis canadensis sum ", exercent encore plus d'attraction que la parole si vantée des anciens Romains. Que ces messieurs de la droite votent ici leurs crédits budgétaires, c'est fort bien ; et je veux même leur prêter mon concours ; mais quand ils prétendent que c'est leur parti ou leur système politique qui est la cause de ce progrès, je leur dis : halte-là ! Je conseille à l'honorable député de se montrer modeste, ce soir ; car je me souviens qu'au début de la session, au cours de ses observations sur les affaires postales, il a réveillé d'anciens souvenirs qu'il aurait mieux valu laisser dormir, pour le moment. J'observe qu'il a changé d'attitude ce soir, et j'ai été ravi de constater qu'il a fait des progrès notables.

Au cours de ce débat, le ministre des Postes n'a nullement réclamé le mérite des résultats financiers de son administration. Il affirme qu'il n'a été tout au plus qu'un instrument passif dans l'accomplissement de cette œuvre. Ces résultats font honneur au pays, et tant que ces messieurs prendront pareille attitude, je n'aurai rien à redire ; mais dès que le parti libéral canadien cherche à s'attribuer le moindre mérite dans le

développement du pays, il émet une prétention absolument fausse.

M. GALLERY : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre des Postes, le minimum de l'augmentation accordée aux directeurs de la poste serait de $25. Si un directeur de la poste reçoit $40 par année, est-ce qu'il obtient $65 sous le nouveau régime, ou seulement 10 pour cent sur les $40, ce qui porterait ses appointements à $44?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le répète, un grand nombre de directeurs de poste du Canada touchent aujourd'hui des appointements allant de $10 à $20 par année, et à l'avenir, le minimum du traitement de ces messieurs sera de $25. Quant aux directeurs de poste qui touchent une commission, ils recevront dorénavant une augmentation de 10 pour cent sur cette commission, peu importe le chiffre de leurs émoluments. Sur le revenu du bureau ils recevront 10 pour cent de plus quils ne touchaient autrefois.

M. BOYD : Depuis plusieurs jours, je prête ici l'oreille aux débats qui se sont engagés au sujet de ces augmentations de traitements accordées aux fonctionnaires des divers ministères, et souvent j'ai songé, dans l'intérêt de mes commettants, à formuler d'énergiques réclamations contre ces augmentations. Si le ministre des Postes qui était chargé du bill tendant à accorder ces augmentations aux fonctionnaires publics, et si nombre de ses partisans siégeaient à la gauche, à quelles récriminations ne se livreraient-ils pas, dans l'intérêt des cultivateurs dont ils épousaient si chaudement la cause, au jour de l'adversité ! Quoi qu'il en soit, je dois faire observer que les directeurs de poste ruraux reçoivent ici une augmentation d'un chiffre inférieur à celui de toutes les augmentations accordées cette année. C'est ce que le député de Provencher (M. LaRivière) vient de prouver parfaitement. C'est bien à tort que le député de Colchester (M. Gourley) s'attend à trouver de la modestie chez les membres du cabinet actuel. Mes observations ne s'appliquent pas au premier ministre, mais quant à ses collègues, il est certain qu'ils cherchent toutes les occasions possibles pour chanter leurs propres louanges. Le directeur général des Postes, ce soir, a revendiqué le mérite des résultats obtenus dans son ministère, mais il n'a pas réussi à prouver qu'il ait inauguré une seule réforme de nature à provoquer ces résultats. On le sait, le succès et les résultats heureux obtenus dans ce ministère tiennent, dans une large mesure, à la prospérité qui règne depuis plusieurs années au Canada et dans tout le monde civilisé. Il nous dit que le nombre des bureaux de poste, sous le régime libéral, s'est accru au taux de 149 par année; mais qu'il jette un regard en arrière, et il constatera que dès 1891 et même dès 1871, au cours de chaque année jusqu'à l'avènement des libéraux au pouvoir, le nombre des bureaux de poste a accusé une augmentation de 149 et peut-être plus. Si j'ai pris la parole ce soir, c'est que je tiens à exposer à la Chambre les besoins et les vœux des receveurs des postes. Je me suis rendu auprès du ministre des Postes, en compagnie des receveurs des postes délégués auprès du gouvernement et je vais lire le mémoire qu'ils ont présenté et où il est établi que l'abaissement de la taxe postale, de trois cents à deux cents s'est effectuée surtout au détriment de leurs émoluments. Afin de bien exposer leur cause, je me propose de lire leur pétition, afin qu'elle soit consignée au compte rendu officiel des débats.

M. SCOTT : Cete pétition a déjà été consignée deux fois au compte rendu des débats.

M. BOYD : Eh bien ! il est bon qu'elle y figure une troisième fois. Je dois d'abord faire observer qu'il y a quelques années, le député de Cardwell (M. Johnston) a appelé l'attention de la Chambre sur l'augmentation de la rémunération de ces receveurs des postes. Ce soir, le député de Selkirk (M. McCreary) a déployé son éloquence et sans doute il était au courant des intentions du ministre des Postes.

M. GOURLEY : Il a répété le rôle qui lui a été assigné.

M. BOYD : Sans doute ; mais c'est le député de Cardwell (M. Johnston) qui a exposé les griefs des directeurs de poste au gouvernement, et ils doivent en tenir compte à ce député.

Voici la pétition en question :

Winnipeg, Man., février 1903

Au très honorable sir William Mulock,
Ministère des Postes, Ottawa.

Monsieur le ministre,—Nous soussignés, receveurs des postes du Manitoba, prenons la liberté d'attirer votre attention sur l'état de choses suivant, faisant foi que la rémunération attachée à notre travail est tout à fait insuffisante, et nous avons l'espoir que vous voudrez bien apporter immédiatement remède à la situation. Nous sommes d'autant plus encouragés à vous adresser cette supplique que nous savons tout ce que vous avez déjà fait pour améliorer les conditions du travail et des classes ouvrières.

Les receveurs des postes ont la responsabilité de bien des lettres importantes et de bien des colis précieux. En ce pays, des sommes considérables, qu'on avait autrefois l'habitude de confier aux messageries, sont envoyées par lettres recommandées à des acheteurs de blé, afin de leur permettre de faire leurs affaires. En plusieurs endroits, les succursales remettent au bureau principal, ou en reçoivent, de fortes sommes d'argent. La responsabilité du directeur de poste s'en trouve accrue d'autant, et là où on emploie des assistants il faut exercer beaucoup de soin pour les choisir. Au bureau des mandats, des sommes considérables nous passent entre les mains pour la rémunération insignifiante de 25 cents par $100. Il faut toujours voir à ne pas manquer de timbres-poste, si éloignés que puissent être les endroits d'ou l'on fait venir ces timbres. Dans aucun autre genre d'affaires, on ne voudrait assumer la responsabilité de la

manipulation de sommes aussi considérables, avec les mêmes aléas d'irrégularités et de pertes, sans une rémunération au moins cinq à six fois aussi élevée que celle qu'un receveur des postes obtient pour son travail. Souvent aussi il faut prendre soin des colis de douane, ce qui augmente d'autant la responsabilité qui nous incombe. Le receveur des postes devra voir à fournir au public un bureau central et suffisamment vaste, quel que soit le loyer qu'on pourrait souvent obtenir pour ce bureau, si on le louait pour d'autres fins. La nécessité du classement ou de l'expédition des courriers avec régularité et promptitude, quelles que soient les heures d'arrivée et de départ, entraîne aussi souvent de graves responsabilités. Le tarif actuel des rémunérations est en vigueur depuis au delà de vingt-cinq ans, et nous pouvons vous indiquer différents services qui, depuis lors, ont pris un accroissement considérable,et qui font que ce tarif, si suffisant qu'il ait pu être autrefois, ne saurait plus maintenant donner aucune satisfaction.

On le voit, ils savent que le directeur général des Postes est aussi ministre du Travail, et c'est à ce titre qu'ils s'adressent à lui.

Premièrement.—Pour ce qui est des journaux et des autres publications périodiques, nous croyons pouvoir affirmer sans crainte que les familles reçoivent six ou huit fois autant de périodiques qu'elles n'en recevaient il y a 25 ou 30 ans.

Secondement.—L'habitude de se servir de la poste pour des fins de réclame n'a pris naissance que ces dernières années, et ces annonces s'accroissent maintenant dans des proportions énormes. Cela augmente d'autant le travail de distribution, soit sur les lieux mêmes ou pour diriger ces annonces sur d'autres bureaux.

Troisièmement.—La récente réduction dans le port des lettres nécessite (dans le cas de frais de port du Canada et des Etats-Unis) une augmentation d'au moins cinquante pour cent dans le nombre des lettres transmises avant qu'il se produise un revenu ou qu'on puisse espérer une augmentation d'appointements. Dans le cas des frais de port britanniques et de quelques autres frais de ports étrangers, il faut que le nombre de lettres augmente de 150 pour 100 avant qu'on puisse établir les bases d'une augmentation possible d'appointements. Un calcul dans ce sens démontrera que les maîtres de postes ont à leur charge entre trente à quarante pour cent des dépenses occasionnées par la réduction si avantageuse pour le public. Cette proportion paraît tout à fait indue.

Voilà qui vient à l'appui de ce que j'ai avancé ; en affirmant que c'est au détriment des directeurs de poste que s'est effectuée cette réduction de la taxe postale, vû que nombre d'entre eux sont rémunérés par voie de commission.

L'inauguration du système des bons de poste a augmenté la somme d'ouvrage hors de toute proportion avec le revenu qu'ils rapportent. Ce mode de remise de petites sommes (principalement aux bureaux de villes) a considérablement diminué la vente des timbres-poste dont on se servait autrefois. Aux bureaux où l'on reçoit et distribue des colis de douane par la poste, à destination des petits bureaux de poste, on paie ordinairement les droits au moyen de timbres, et les remises au port d'entrée se font en numéraire, ce qui diminue encore la vente des timbres reçus du ministère.

2. Un examen de la méthode de manutention des colis de douane et de la rémunération (même lorsqu'il en est accordé) démontrera le fait que l'ouvrage qu'il faut réellement faire, et qui est considérable, n'est virtuellement pas rémunéré. C'est un des points sur lesquels nous désirons attirer votre attention, mais l'ouvrage non rémunéré de cette nature se multiplie tandis que la réduction des frais de port maintient à un chiffre peu élevé le revenu du bureau.

3. Dans un bon nombre de bureaux, outre que les directeurs de poste tiennent le bureau ouvert pendant les heures réglementaires, ils sont obligés d'attendre l'arrivée d'un train du soir en retard, et de plus dans bien des cas, ils sont forcés de se lever à cinq ou six heures du matin pour expédier le courrier, ce qui leur impose de longues heures de service sans aucune allocation pour se procurer de l'aide, sans parler d'un commis compétent. Dans certains bureaux, à cause de l'arrivée de plusieurs courriers, le public a droit de venir et d'exiger qu'on s'occupe individuellement de lui plusieurs fois par jour, tandis que la rémunération établie ne pourvoit aucunement à cela. Dans les endroits où des trains tri-hebdomadaires font les transports postaux, le directeur de la poste est forcé de rester au bureau s'il veut donner au public un service à peu près satisfaisant, ou de fournir, pendant une partie de trois jours par semaine, un ou plusieurs aides compétents. Son allocation est suffisante pour lui-même au coût actuel de la vie, et il ne lui reste rien pour payer des aides.

4. En vue de la quantité de matières postales à trier de nouveau et à expédier, les allocations d'expéditions ne suffisent pas à payer l'ouvrage fait ou le supplément de place qu'il faut pour le bureau. Un autre département qui se solde en déficit.

5. L'allocation pour le loyer, le combustible et l'éclairage est décidément insuffisante. Pratiquement, dans chaque ville où le bureau de poste est tenu dans un compartiment séparé, la chambre occupée pourrait être louée moyennant un loyer excédant la pleine allocation pour le loyer, le chauffage et l'éclairage. Dans la ville de Morris, on accorde au directeur de la poste une somme de $100 pour le loyer, le combustible et l'éclairage. La Banque des Marchands donne pour un moindre espace dans le même bâtiment $350 par année pour le loyer seulement. A Melita, le directeur de la poste a annulé un bail qui lui rapporterait une somme nette annuelle de $180 pour consacrer le bâtiment aux frais d'un bureau de poste ne recevant qu'une allocation de $125 pour le loyer, le combustible et l'éclairage. D'autres exemples semblables pourraient être cités. Le combustible et l'éclairage sont coûteux ici.

6. Quant à la question de trouver des aides convenables, nous ferons remarquer que la main-d'œvre obtient partout une rémunération bien supérieure à ce qu'elle était il y a quelques années. Le directeur de poste qui a malheureusement besoin d'un aide expérimenté, et il en est ainsi pour presque tous, doit le payer à même son revenu limité, ce qui est une forte charge. Même lorsqu'il n'est pas nécessaire d'avoir régulièrement de l'aide, il en faut cependant quelquefois si le directeur de poste veut se recréer ou se faire relever de son service.

Il y a une autre question qui concerne les directeurs de la poste, dans l'ouest plus particulièrement : c'est celle de l'augmentation

du coût de la vie. La chose vous a été souvent soumise, ainsi qu'à vos collègues, de différentes manières, et nous notons que vous avez concédé le point comme dans le cas de l'augmentation de 20 pour 100 donnée aux facteurs de Winnipeg.

La loi à l'étude accorde à ces directeurs de poste une rémunération plus élevée, et ce sont eux qui bénéficient des $50,000 inscrits au budget pour le service extérieur.

A notre avis cela ne représente pas le montant réel de la différence, mais c'est la reconnaissance de cette différence. Le coût de la vie pour tous a augmenté durant les quelques dernières années, tandis que les directeurs de poste reçoivent une rémunération moindre pour faire un travail plus considérable.

8. La comparaison des appointements payés dans d'autres ministères, et même dans d'autres divisions du service postal, fera voir à quel désavantage nous sommes soumis. Par exemple, les courriers de poste sur chemins de fer de première classe reçoivent $960 et les frais de route, les courriers de seconde classe $880 et les frais de route. Dans la cité de Winnipeg le directeur-adjoint de la poste a $2,000, les commis de première classe sont payés $1,500, ceux de deuxième classe $1,320, ceux de troisième classe $880, et les facteurs $720. Nous ne croyons pas que ces fonctionnaires soient trop rémunérés, mais un bureau dont le revenu est de $2,000 n'absorbe pas seulement tout le temps d'un homme, mais exige l'emploi d'un commis supplémentaire au moins pendant une partie de l'année. Le directeur de ce bureau de poste reçoit en appointements, commissions et allocations une somme moyenne de moins de $700, ou moins de la moitié de la rémunération d'un commis de première classe dans la ville, $100 de moins qu'un courrier de poste sur chemin de fer de seconde classe, et moins également qu'il n'est payé aux facteurs dans la ville, et il doit à même ce modeste revenu payer les assistants qu'il lui faut, ainsi que fournir un bureau convenable et son ameublement. Dans la plupart des cas ses heures de bureau sont plus longues et sa responsabilité plus grande que celle d'aucun des fonctionnaires en question. Dans une ville où le train arrivait tard et partait à bonne heure, le directeur de poste a reçu jusqu'à tout récemment $3.50 par mois pour ses heures de travail supplémentare, tandis que l'agent du chemin de fer recevait $19 par mois en sus de son salaire.

En présence des conditions et faits énoncés ci-dessus, nous suggérons respectueusement les changements suivants comme étant de nature à remédier aux faits dont nous nous plaignons.

1. Que le salaire courant devrait être basé sur un percentage de 50 pour 100 sur la valeur des premiers $1,000 de timbres vendus, et de 40 pour 100 sur toutes ventes supplémentaires. Cela n'augmenterait pas beaucoup la perte résultant de la réduction du port des lettres.

Je le répète, ces messieurs savent parfaitement à quoi s'en tenir à cet égard, et au lieu de se rendre à leurs vœux, le directeur général des Postes ne leur accorde que dix pour cent.

2. Que dans le Manitoba, une augmentation spéciale d'au moins 20 pour 100 soit accordée pour couvrir le coût élevé des articles nécessaires à la vie. 3. Que l'allocation pour loyer, combustible et éclairage soit doublée afin de pourvoir à un bureau convenable et solder le coût du chaffage et de la lumière. 4. Que le système des mandats-poste soit simplifié afin de diminuer la somme de travail à faire pour la minime rémunération accordée, et d'augmenter sa popularité auprès du public, qui voit d'un mauvais œil les restrictions que l'on apporte à ce système. 5. Outre l'échelle régulière et générale des allocations, nous suggérons qu'une allocation spéciale soit accordée pour chaque malle supplémentaire qui ramène le public au guichet pendant la journée.

Que l'allocation soit augmentée dans une bonne mesure dans les bureaux de distribution. Qu'une allocation spéciale soit accordée aux directeurs de poste qui sont forcés de travailler avant 8 heures a. m., et après 7 heures p.m. Chez la classe ouvrière, les heures de travail supplémentaire sont très bien rémunérées. Qu'une allocation soit accordée pour payer un ou plusieurs aides dans les bureaux où le courrier arrive si peu fréquemment qu'une masse d'objets de correspondance arrivant à la fois doit être distribuée sur le champ, ce qui nécessite l'emploi de ces aides.

Dans nos villes de l'ouest, la compagnie de messagerie accapare dans une large mesure, et monopolise même l'exploitation des bureaux de recettes ; car on expédie ses affaires au bureau de messagerie bien plus rapidement qu'au bureau de poste, et même plus économiquement. Le directeur général des Postes doit comprendre qu'il y a ici matière à réforme.

6. En outre, il y a nombre de points spéciaux de moindre importance qu'il serait trop long d'expliquer, mais dont l'examen démontrerait que les griefs dont se plaignent les directeurs de poste pourraient être redressés sans nuire à l'efficacité du service public, lesquels griefs n'ont persisté peut-être que parce qu'ils n'ont pas été portés à l'attention de Votre Honneur.

Aujourd'hui que ces griefs sont consignés au compte rendu des débats, le directeur général des postes et les députés peuvent s'y reporter.

Et nous vous prions respectueusement de vouloir bien prendre en considération les questions ci-dessus afin que les torts dont nous avons souffert soient largement compensés aussi promptement que possible.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Citons encore :

1. Qu'une allocation pour loyer, chauffage et éclairage soit accordée à tous les maîtres de poste-comptables.

2. Que la ficelle, le mucilage, les plumes, l'encre, les crayons, etc., pour l'usage des bureaux de poste soient fournis par le département et non aux frais du maître de poste, comme cela se fait maintenant.

3. Que le département fasse connaître aux éditeurs que les journaux doivent être pliés convenablement et adressés lisiblement. Que les adresses imprimées doivent être en caractères assez gros et distincts, et qu'autant que possible, il y ait uniformité de couleur.

4. Que les directions détaillées pour le public soient imprimées par le département et fournies aux maîtres de poste, qui les afficheront dans leurs bureaux afin qu'il soit bien compris que le département estime que certaines règles sont nécessaires et qu'elles ne sont pas laissées à l'arbitraire du maître de poste. Par exemple, que les timbres et les mandats-poste ne doivent pas s'acheter peu-

dant que se fait la distribution d'une malle récemment arrivé, et que les mandats et les bons de poste ne doivent pas être exigés après la fermeture, de la malle pour les lettres chargées. Il serait bon aussi de donner des instructions quant à l'âge des enfants que l'on envoie recevoir les matières postales au guichet.

5. Que si des instructions sont données pour le pesage des sacs de malle, le département devrait fournir les appareils pour ce pesage.

6. Comme de fortes sommes d'argent sont transportées par la malle en ce pays et qu'elles sont souvent déposées dans les bureaux de poste, et comme il faut aussi tenir compte de la valeur des timbres et de l'importance des registres à tenir, il serait bon que des coffres de sûreté soient fournis aux maîtres de poste-comptables ou qu'une allocation leur soit accordée pour l'usage de ces coffres lorsqu'ils ont fournis par le maître de poste.

A mon avis, les réclamations formulées par les receveurs des postes sont fort importantes et s'imposent aux vives préoccupations du ministre des postes et de son personnel. Le ministre nous a parlé de la prospérité et de l'heureuse situation financière de son ministère ; mais il n'a pas réussi à nous démontrer que ce progrès et cette amélioration dans le fonctionnement de ce service public soient la résultante d'un système d'une réforme dont il soit l'auteur. Dans cette enquête, les directeurs de poste formulent plusieurs propositions de nature fort pratique que le ministre aurait pu étudier et appliquer lui-même. Il accorde $80,000 à des fonctionnaires, déjà fort bien rétribués et qui, pour la plupart, s'ils étaient laissés à leurs propres ressources et obligés de se livrer à d'autres occupations, gagneraient à peine la moitié des appointements qu'ils touchent aujourd'hui ; et, cependant, ces receveurs des postes qui sont chargés du plus lourd fardeau et qui ont amené la prospérité dont se glorifie le ministre, ne reçoivent qu'une minime augmentation de 10 pour cent. Le député d'Assiniboïa-ouest, (M. Scott) dit que cette question a déjà figuré dans le compte rendu des débats. En pareilles circonstances, pourquoi le ministre n'a-til pas pris une initiative avant aujourd'hui ? Il savait bien que le pays était prospère ; il aurait pu rendre justice à ces fonctionnaires, répondre à leurs vœux et leur épargner le voyage si dispendieux qu'ils ont du effectuer pour venir exposer leurs besoins au parlement et demander le redressement de leurs griefs. J'use de mes droits en appelant l'attention du ministre sur ces griefs auxquels il n'a pas remédié, bien qu'il ait soigné les intérêts d'une catégorie de fonctionnaires qui n'ont en rien participé à la prospérité du ministère. Ceux dont il a négligé les intérêts sont les auteurs de cette prospérité et ils méritent l'appui du ministre ; mais il préfère soigner les intérêts des autres fonctionnaires qui sont déjà rétribués au-delà de leurs mérites et de leurs capacités.

M. CLANCY : Je suis convaincu que le comité a prêté une oreille attentive à l'exposé du ministre des Postes. Il est évident que tout cela a été soigneusement préparé. Comme l'a fait observer un honorable député, nous avons assisté ce soir à une petite répétition théâtrale, et on a ainsi ménagé au ministre le moyen de faire son exposé. Il affirme que le budget du ministère des Postes se solde par une plus value de $292,-000. La chose s'explique facilement. Si le budget du ministère accuse un excédent de recettes sur les dépenses, c'est que le ministre a grevé le peuple de plus lourds fardeuax. Sans doute, on a abaissé la taxe postale dont sont frappées les lettres ; mais on a relevé le port sur les autres objets de correspondance, et, par conséquent, il est facile de comprendre comment le ministre, pour la première fois depuis son entrée en charge, est en mesure d'annoncer à la Chambre une plus-value de $292,000. Jetons un regard rétrospectif sur l'administration de ces services au cours des six années précédentes, de 1897 à 1902.. Chaque année au cours de cette période, le budget du ministre a accusé une moins-value et la totalité des découverts s'élève à $2,991,896.

M. GOURLEY : Ce découvert ne sera pas comblé de sitôt.

M. CLANCY : Oui, le ministre a réduit le service à la portion congrue. Il n'a pas suffisamment pourvu aux besoins du service postal dans les districts ruraux et ailleurs. En voici la preuve. Sous le régime conservateur, de 1890 à 1896, pendant une période de six années, le nombre des bureaux de poste s'est accru de 1190. Au cours de cette période les affaires étaient dans un profond marasme ; mais durant la période de progrès phénoménal, de 1896 à 1902, sous l'administration de l'honorable ministre, il est constaté que le nombre des bureaux de poste ne s'est accru que de 855. N'est-ce pas là une preuve évidente que le ministre a grevé le peuple de plus lourds fardeaux, tout en négligeant de pourvoir aux besoins du service ?

Dans de telles conditions, il n'est pas difficile au ministre d'avoir un surplus. Quel a été en 1896 le coût, par tête, du service des Postes ? Il a été de 93 cents. Et, en 1902, 96 cents. Il est inutile d'en dire plus long. Cela démontre bien que l'honorable ministre, en ne donnant pas aux campagnes le service auquel elles ont droit, n'a pas marché de front avec la prospérité qui règne dans cette branche de l'administration. L'abaissement du port sur certaines matières postales n'a pas eu pour effet de diminuer le coût du service, qui est plus élevé en 1901 qu'en 1896. L'honorable ministre cherche à faire croire qu'il a donné un meilleur service au pays ; mais ce qui nullifie cette prétention, c'est que le nombre des bureaux de poste n'a pas augmenté dans la même proportion sous son administration que sous l'administration précédente. Il est incontestable que l'honorable ministre n'a pas fait droit aux besoins de la population ; et, cela étant, il n'a pas

de quoi se vanter bien fort. Ce qu'il a rendu clair, c'est qu'il a pris plus d'argent au peuple et lui a donné un plus mauvais service.

M. SPROULE : Il y a certaines choses qu'il faudrait connaître pour déterminer la part qui revient à l'administration des postes dans l'augmentation des revenus provenant de cette source. Je vois dans le rapport de l'honorable ministre, au bas de la page 4 de l'appendice A, que le produit net de ce service pour l'exercice clos le 30 juin 1902 a été de $3,888,126.10, ce qui constitue une augmentation de $466,933.91 sur le revenu de l'année précédente, ou 13.64 pour 100. L'augmentation de la dépense a été de $45,640.78 ou 1.19 pour 100. Il a dû y avoir affamement quelque part, car cette augmentation de dépenses est hors de proportion avec le développement du pays. Evidemment, les facteurs, comme les maîtres de poste, n'ont pas été payés d'une manière bien extravagante pour leur travail.

Il y avait, l'année dernière, un crédit, que je suppose être le même cette année, pour les automobiles dont on se sert à Toronto. Ces automobiles sont-ils encore en usage ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. SPROULE : Je crois que l'année dernière la dépense occasionnée par ces automobiles n'a pas été portée au compte du département des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle l'est aujourd'hui ; mais ce changement ne signifie pas grand'chose.

M. SPROULE : Il en est tenu compte dans l'état. Il y a des subventions à des paquebots pour le service de la poste ; ces subventions sont-elles portées en compte ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elles sont traitées comme elles l'ont toujours été. Je crois que la plus grande partie de nos matières postales va en Angleterre par les Etats-Unis. Nous avons à payer le coût du transit.

M. SPROULE : Mais nous donnons de fortes subventions aux paquebots pour faire ce service. Cependant, si la chose est traitée de la même manière qu'elle l'était auparavant, cela n'a pas grande importance. Je vois ici, dans le rapport que le directeur général des Postes a présenté à la Chambre, que l'on a eu, le 30 juin 1902, pour la première fois, un excédent de la recette sur la dépense.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, si l'on n'y comprend pas le service du Yukon. Il y a, dans le rapport, une mention spéciale à cet égard.

M. SPROULE : Oui, cette fois vous faites les deux : d'une part, vous portez en compte le service du Yukon et, d'autre part, vous l'omettez. Cependant, mettant à part le service du Yukon, il reste encore un surplus de $292,702. Je ne sais pas si j'ai bien saisi la déclaration du ministre, mais j'ai compris qu'il disait qu'il y avait eu en 1896 un déficit de $781,152. Je crois que l'on a fait disparaître ce déficit par un crédit porté dans les estimations.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme je l'ai déjà expliqué, le service des postes, pour l'exercice clos le 30 juin 1896, accusait un déficit de $781,000. On avait, cette année-là, négligé de demander au parlement un crédit suffisant pour faire face aux frais du service, et j'ai trouvé, en entrant en fonctions, qu'il y avait près de trois quarts de million de dollars de comptes non payés pour l'exercice clos le 30 juin 1896, pour lesquels on n'avait affecté aucun crédit parlementaire. J'ai fait rapport de la chose au ministre des Finances, et, l'anée suivante, j'ai fait voter un crédit pour payer ces comptes.

M. SPROULE : Puis, tout se trouvant payé, vous avez recommencé à neuf.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est la règle du département de payer tous les comptes chaque année, et de n'avoir aucun arriéré après le 30 juin. Il s'est glissé une petite erreur l'année dernière : cette règle n'a pas été suivie comme elle aurait dû l'être, le département ayant mal calculé le montant dont il aurait besoin. Il a manqué $22,000, qu'il a fallu reporter sur le compte de l'exercice de 1903, et que nous avons payés : ce qui fait que le présent exercice n'est pas aussi satisfaisant. C'est la seule fois que nous ayons enfreint la règle dont j'ai parlé. Chaque année, nous fermons nos comptes, et demandons un nouveau crédit au parlement. Il n'y a plus d'accumulation de déficit, comme la chose était d'usage autrefois. La vérité m'oblige à dire cependant que ces déficits étaient de règle, tant sous les gouvernements libéraux que sous les gouvernements conservateurs, jusqu'à 1896.

M. SPROULE : Il devait y avoir un déficit de beaucoup plus de $781,000, car il s'est fait un report.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est vrai que l'on a commis quantité d'erreurs, et deux personnes ont été chargées de faire l'audition des comptes. Dans la détermination de ce déficit, les auditeurs ont laissé de côté toutes les erreurs qui s'étaient ainsi accumulées avant le commencement de l'exercice clos le 30 juin 1896. La différence entre la recette et la dépense de l'année a été de $781,000.

M. SPROULE : Je tiens à dire que j'approuve la politique du ministre d'augmenter le traitement des maîtres de poste dans tout le pays. Je ne me plains que d'une chose, c'est qu'il n'ait pas fait encore plus. Depuis l'avènement des libéraux au pouvoir, nous avons moins qu'autrefois l'ennui de courir après des maîtres de poste, car ils laissent généralement ce soin à d'autres. Mais je

sais que trop souvent il m'a été difficile de décider des gens à accepter la position. Un salaire de 12 à 25 dollars n'est guère tentant. On me répondait que cela ne payait pas même le lavage du plancher. J'ai dit déjà que le minimum du salaire devrait être de $25. Je crois maintenant que ce n'est pas assez. On ne peut guère s'attendre que quelqu'un va tenir un bureau pour moins de $35 par année. Quelle est la règle que suit le ministre maintenant pour augmenter ce traitement ? Je lui ai entendu dire que les maîtres de poste avaient 10 pour cent de plus qu'auparavant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La même échelle de traitements subsiste, mais on y ajoute 10 pour cent.

M. SPROULE : Puisque nous avons un surplus, je conseillerais de porter cette augmentation à 20 pour cent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudrait déjà me mettre dans les déficits. Les diverses augmentations que nous avons faites couvrent de bien près le surplus que j'ai annoncé.

M. COCHRANE: Quand l'honorable ministre a réduit le port des lettres, quel effet la chose a-t-elle eu sur le traitement des maîtres de poste par tout le pays.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette réduction n'a diminué le salaire d'aucun maître de poste. Les salaires sont restés les mêmes. Des administrations antérieures avaient réduit le port des lettres sans avoir égard à la commission que touche le maître de poste. Plus d'un membre de cette Chambre se souvient du temps où le port des lettres était de 5 cents, et même plus. Cependant, le taux de la commission est resté le même.

M. COCHRANE : Je n'en persiste pas moins à croire qu'au grand nombre de maîtres de poste dans les campagnes ne sont pas suffisamment payés. Prenons le cas du maître de poste de mon prepre township d'Edville. La malle y arrive tous les jours, car la population de cette région est assez dense. C'est à 5 ou 6 milles des villages de Colborne et de Brighton. Le maître de poste y est très attentif à ses devoirs, le bureau est ouvert depuis le matin jusqu'au soir, et, cependant, le maître de poste n'a que $30. Si ce n'était de sa fille qui se tient là, le bureau ne pourrait pas rester ouvert. J'ai entendu dire ici ce soir que des hommes tiennent souvent un bureau de poste pour la perception des droits de douane. Eh bien ! il faut qu'ils aient un magasin pour cela ; et, dans nos environs, il y a beaucoup de bureaux de poste où il n'y a pas de magasin. Je crois que ces gens-là devraient être un peu mieux payés. Je ne suis pas de ceux qui prêchent l'extravagance ; mais je ne m'opposerais pas à une dépense raisonnable, quand il s'agit de rémunérer des hommes qui consentent à tenir des bureaux comme ceux-là. Cet homme, j'en suis convaincu, n'est pas assez payé. Je vais souvent à ce bureau, et j'ai pu me convaincre que ce qu'il reçoit suffit à peine à payer le bois qu'il brûle pour chauffer le bureau. Ce sont là, je crois, des employés qui ne sont pas assez payés. Ils rendent un service des plus utiles aux campagnes. C'est une grande satisfaction, pour ceux qui demeurent à la campagne, de penser qu'ils peuvent avoir leur courrier, et à toute heure du jour.

M. SPROULE : En préparant le budget de son ministère, le directeur général des Postes a supprimé la coutume qui permettait d'envoyer francs de port les documents et papiers de l'assemblée législative.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, rien n'a été changé.

M. SPROULE : Je suis bien sûr de ne pas me tromper. J'en ai la preuve en main. Voici une lettre d'un greffier de la paix :

Bureau du greffier de la paix pour Leeds et Grenville.

Brockville, 14 septembre 1903.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous dire que j'ai reçu, pour les distribuer, les statuts de la province d'Ontario de 1903. Si vous voulez que je vous les envoie par la poste, adressez-moi 33 cents de timbres pour le port, signez et retournez-moi le reçu ci-inclus.

(Signé) M. M. Brown,
Greffier de la Paix.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Jamais, dans l'histoire du pays, les greffiers de la paix n'ont été autorisés à transmettre de papiers par la poste francs de port. L'acte concernant le service des postes déclare ce qui peut et ce qui ne peut pas être expédié par la poste franc de port, et mentionne quels sont les papiers parlementaires des provinces qui peuvent être envoyés franc de port. C'est la même loi qui est encore en vigueur aujourd'hui. Ce qui pouvait alors s'envoyer sans timbres peut encore l'être aujourd'hui.

M. SPROULE : Je suis certain qu'à certaine époque, ces brochures s'envoyaient franco ; je ne saurais dire si cela s'est fait du temps du ministre ou non, mais je suis bien sûr qu'il y a eu changement. Je me souviens parfaitement de la chose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si tous les fonctionnaires dépendant des gouvernements locaux, si les greffiers de paix distribués dans toute l'étendue du pays pouvaient affranchir leurs envois, où serait la limite du droit d'affranchissement ? Il est possible que cela se soit pratiqué anciennement ; mais cet usage est disparu depuis bien des années, ou, dans tous les cas, longtemps avant que nous arrivions au pouvoir. L'honorable député ne voudrait pas, je suppose, en revenir à un pareil état de choses.

M. SPROULE : Je ne fais que dire ce que j'ai parfaitement droit de dire. Ce n'est pas

que je veuille encourager cette pratique, mais j'attire l'attention du ministre sur une plainte que l'on fait. Je ne suis pas prêt à dire que la faute, si faute il y a, est celle du ministre ; ni que la poste ait jamais fait le livraison gratuite de ces sortes d'objets ; mais ce que je sais, c'est que d'autres papiers s'expédiaient franco par la poste, que l'on ne peut plus expédier ainsi, maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien eu de changé.

M. SPROULE : Le ministre peut bien dire qu'il n'y a rien eu de changé, mais j'ai aussi bonne mémoire que lui, et je dis que l'on a changé quelque chose. Je me souviens parfaitement d'avoir eu une discussion avec le maître de poste de ma localité touchant ce qu'il devait laisser passer gratuitement ; et je sais que, dans ce cas, il y a eu retranchement quelque part.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non pas par moi. Si pareille chose s'est pratiquée anciennement, je n'en connais rien. Aucun changement de cette nature n'a été fait sous mon administration.

M. SPROULE : J'allais ajouter que cet excédent de recettes que nous avons aujourd'hui vient en partie du port additionnel que l'on fait payer sur certaines matières, comme, par exemple, les journaux ; et je n'ai pas le moindre doute que le développement des affaires, en augmentant la correspondance, a beaucoup contribué à former ce surplus. Il convient de faire honneur au ministre de tout ce qu'il a accompli ; mais je ne crois pas que nous devions lui jeter autant de fleurs que le voudrait l'honorable député de King, de l'Ile de Prince-Edouard (M. Hughes) qui fait honneur au ministre de bien des choses que ce dernier a accomplies et de beaucoup d'autres qu'il n'a pas accomplies. Il convient de rendre au ministre la justice qui lui est due pour tout ce qu'il a fait ; pour avoir, par exemple, augmenté le nombre des bureaux de poste. C'est un pas dans la bonne voie. Il a aussi donné au service plus d'extension ; et, en cela également, il a fait une chose utile. Mais je ne crois pas qu'il ait fait assez pour les entrepreneurs de transport des malles, non plus que pour les petits maîtres de poste par tout le pays. Les maîtres de poste, dans les villes, sont assez bien traités ; mais je crois que, dans les petits villages, où les maîtres de poste sont obligés de tenir un bureau pour un salaire variant de $25 à 35, il y a lieu d'améliorer leur condition.

M. KAULBACH : Je félicite le directeur général des Postes de sa générosité envers les maîtres de poste des campagnes. Le salaire qu'ils ont reçu jusqu'ici était sans proportion aucune avec les services qu'ils rendent. J'en connais plusieurs à qui j'ai eu bien de la peine à persuader de rester en fonctions, pour la maigre pitance de $12 par année qu'on leur donne. Je suis heureux d'apprendre qu'on augmente leur traitement : ils le méritent, et j'aurais voulu que l'on eût fait mieux encore. Je voudrais aussi que le directeur général des Postes, puisqu'il a un surplus, trouvât moyen d'accorder aux journaux la gratuité du transport. Appelés à faire progresser l'instruction du pays, politiquement et autrement, les journaux ne devraient pas être sujets à aucun port. Pendant que j'ai la parole, il me sera bien permis de parler du bureau de poste que nous avons sur le chemin de Cornwall (à New-Cornwall), confié aux soins de John E. Hallimon. Les habitants de cette région ont demandé un service de trois jours par semaine, au lieu du service hebdomadaire qu'ils ont maintenant. Après l'entrevue que j'ai eue l'autre jour à ce sujet avec le directeur général des Postes, j'ai lieu de m'attendre que cette demande sera bien accueillie et qu'un service de trois jours par semaine sera établi de Mahone-Bay à New-Cornwall. Il y a un chemin de fer qui passe dans mon comté, et je ne vois pas pourquoi les trains ne pourraient pas laisser la malle aux différentes gares qui longent la ligne une fois par jour au lieu d'une fois par semaine. Certain bureau ne reçoit la malle qu'une fois par semaine, bien que les trains y passent tous les jours. Faute d'un service quotidien, il arrive très souvent que des lettres sont retardées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quel est le nom de cette place dont parle l'honorable député ?

M. KAULBACH : Block-House, entre Mahone-Bay et Bridgewater, sur la ligne principale. Si on donne un service de trois jours par semaine entre Mahone Bay et New-Cornwall, le courrier qui desservira New-Cornwall pourra également desservir ce bureau. Cette demande est raisonnable, et j'ai confiance que le ministre sera de mon avis et la recevra favorablement.

M. BLAIN : En parcourant le rapport du directeur général des Postes, je vois qu'en 1897, première année de l'administration de l'honorable ministre, le déficit a été de $586,-540 ; en 1898, $47,602 ; en 1899, $457,420 ; en 1900, $553,242 ; en 1901, $512,014 ; en 1902, $82,376 ; en six ans un déficit total de $2,-239,194. L'honorable ministre prétend avoir un surplus de $292,702 pour l'exercice clos le 30 juin 1903 ; de sorte qu'il reste un déficit total de $1.946,492 pour l'entière administration de l'honorable ministre. Est-ce que cela comprend le déficit que l'on a relevé dans le service du Yukon pour chacune de ces années-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que c'est en 1897 que l'on a commencé le service au Yukon ; mais il va sans dire que ce service s'est considérablement développé. L'honorable député trouvera, dans chaque rapport annuel, une mention spéciale concernant le service du Yukon, depuis que ce service y a été organisé.

Il a été de règle au ministère de toujours tenir un compte séparé des recettes et des dépenses du service du Yukon, distinct de celui qui regarde le service général du reste du Canada.

M. BLAIN : L'honorable ministre veut-il nous dire quel a été jusqu'ici le déficit de l'administration postale au Yukon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne peux pas donner cela ce soir.

M. KAULBACH : Quelle augmentation le ministre se propose-t-il de donner aux maîtres de poste des villes ? Et quelle distinction va-t-il faire entre ceux des villes et ceux des villages ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'existe pas de distinction entre les villes et les villages. Ceux qui sont payés à commission auront droit à 10 pour 100 de plus qu'auparavant.

M. POPE : Je félicite le maître général des Postes d'avoir pu réaliser son ambition d'arriver à un surplus. J'espère, cependant, qu'il ne se piquera pas au jeu, et n ambitionnera pas d'effacer par des surplus tous les déficits qui se sont accumulés depuis sept ans sous son administration, car le service des postes crierait bientôt famine. Je félicite l'honorable ministre de ce que la prospérité du pays lui ait permis d'obtenir ce surplus. J'ai passé quelques semaines parmi les populations clairsemées du Nord-Ouest, où il arrive en ce moment tant d'immigrants, et où, sur des étendues de pays de 60 et 70 milles de long que j'ai parcourues, la malle est chose inconnue. Je comprends que le ministre, en songeant à porter la malle dans ces régions éloignées, et désirant avoir un surplus, n'ait pas voulu leur donner un service effectif. J'aimerais à faire comprendre au directeur général des Postes qu'il lui faut de toute nécessité chasser de son esprit l'idée de rendre rémunératrice dans un avenir rapproché l'administration dont il a la charge, car ce service exige actuellement de grands développements. Ceux qui ont l'habitude de vivre au milieu des populations serrées de l'Europe ou de l'est du Canada se trouvent fort isolés dans ces plaines de l'ouest. Les chemins ont été lents à se développer dans ces dernières années sur ce territoire, et les établissements sont très loin des centres de communication. Les colons sont naturellement désireux de correspondre avec ceux qu'ils viennent de quitter ; et rien n'est plus propre à stimuler l'immigration que les facilités qu'on peut leur donner pour cela. Ceux qui ont visité ces groupes et qui ont pu voir l'anxiété avec laquelle ils attendent l'arrivée de la malle sauront apprécier la vérité de ce que je dis. Dans le district dont je parle, il n'y avait, il y a trois ans, que trois colons; on y trouve maintenant plus de cinquante familles. La malle est portée par le premier venu entre les mains de qui elle tombe par hasard, et elle est jetée de porte en porte, jusqu'à ce qu'un magasin soit établi, qui devient alors le centre de distribution. Le directeur général des Postes doit comprendre combien un tel système est peu satisfaisant. Quant à augmenter les appointements des maîtres de poste dans les campagnes, c'est bien mon opinion que le directeur général des Postes devrait le faire ; mais je dois dire que je n'y mets pas l'enthousiasme de certains députés tant de la droite que de la gauche, et c'est peut-être que j'ai moins besoin d'eux que ces messieurs. Tout en ne m'opposant pas à l'augmentation de leur salaire, je ne voudrais pas que cela se fît au détriment du service de l'ouest, dont je considère le développement comme essentiel à la colonisation de cette partie du pays. Aussi, j'espère que, si le directeur général des Postes fait quelque chose, il verra en même temps à ce que le service de l'ouest n'ait pas à en souffrir. J'espère qu'à l'avenir, le ministre ne retardera pas le développement de notre service postal faute de quelques centaines de dollars de dépense.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je reconnais l'importance qu'il y a de donner aux populations qui viennent coloniser notre Nord-Ouest le meilleur service possible. Dès qu'une requête arrive demandant un bureau de poste, elle est soumise à l'inspecteur, qui doit faire rapport. Je crois dire l'exacte vérité en affirmant que jamais on n'a refusé d'accorder un bureau de poste que l'inspecteur recommandait. Bien plus, j'ai, dans bien des cas, établi des bureaux de poste dans des endroits où, de l'avis de l'inspecteur, ils n'étaient pas nécessaires. Chaque fois que l'inspecteur le recommande, le bureau est créé ; et l'on peut compter que M. McLeod, l'inspecteur de ce territoire, et qui est un officier compétent et intelligent, ne manquera pas de donner son approbation à toute demande juste et raisonnable. Je crois que personne ne peut se plaindre que nous n'ayons pas distribué libéralement des bureaux de poste dans le Nord-Ouest.

Pour pourvoir aux appointements de sept nouveaux commis du service ambulant, $3,500.

M. POPE : Où cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Lignes télégraphiques, réseau du Yukon, dépense d'exploitation, $62,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce crédit se rapporte à l'entretien et au fonctionnement de ces lignes.

M. SPROULE : Quels résultats a déjà produits l'exploitation de ces lignes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les dépenses du service se sont élevées cette année, en chiffres ronds, à la somme de $179,000 ; et les recettes, si l'on en juge par les neuf derniers mois, seront

d'à peu près $120,000 ; laissant un déficit d'un peu plus de $50,000.

M. SPROULE : Le déficit va-t-il en diminuant ou en augmentant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les comptes de l'installation n'ont été clos que depuis quelques mois. La recette augmente. Elle était, le mois dernier, de $14,000 ; une couple de mille dollars de plus que jamais auparavant. Le tarif avait peut-être été prématurément abaissé. Passé cette année, on va pouvoir diminuer la dépense, d'une façon assez sensible, je crois. J'espère donc que le déficit diminuera d'année en année.

M. BOYD : Que veut dire le ministre par cet abaissement du tarif ? On nous avait promis l'année dernière qu'on ferait l'essai de cet abaissement des taux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les prix ont été baissés, il y a quelques mois, de $4.50, je crois, à $3 par dix mots ; et, pour les journaux de 3 à ½ cent par mot.

M. HUGHES (Victoria) : A quels moyens le ministre a-t-il recours pour la réparation des lignes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons des ouvriers aux différentes gares le long des lignes. Cette dépense augmente le coût du service au-delà de ce qu coûte l'entretien des lignes ordinaires.

M. BOYD : J'ai entendu dire que la recette avait commencé d'augmenter vers l'époque où une réduction a été opérée dans les prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La ligne n'était pas encore complète. Il a fallu y ajouter de longs embranchements, qui ont contribué à amener le déficit, vu que ces embranchements ne produisent guère de revenus.

M. POPE : Où vont ces embranchements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le plus long se rend à Port-Simpson. Nous avons quelque raison d'espérer que la recette va augmenter et la dépense diminuer.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire combien l'installation a coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un peu moins de $900,000.

M. BLAIN : Peut-il nous dire combien il a été dépensé cette année en frais d'installation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire. Les comptes relatifs à l'installation sont maintenant clos.

Rapport est fait de quelques résolutions.

Sir WILLIAM MULOCK.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.—AUTRES CREDITS SUPPLEMENTAIRES.

Le MINISTRE DES FINANCES donne communication d'un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR : Voici ce message:

Minto.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état estimatif supplémentaire de sommes nécessaires au service du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1904, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget supplémentaire à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa 14 octobre 1903.

Sur motion du ministre des Finances, le message et l'estimation budgétaire sont renvoyés au comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES propose l'ajournement de la Chambre.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il dire quand la résolution concernant le pont de Québec sera mise sur le bureau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que la question pourra être mise devant la Chambre à sa prochaine séance, vendredi.

M. SPROULE : Qu'aurons-nous à faire vendredi?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous procéderons à l'examen des derniers crédits supplémentaires ; probablement ceux qui se rapportent aux chemins de fer d'abord.

Motion accordée. A minuit, la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 16 octobre 1903.

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

COMITE DE L'AGRICULTURE—FICELLE D'ENGERBAGE.

M. J. M. DOUGLAS (Assiniboïa-est) propose :

Que la Chambre approuve le huitième et dernier rapport du comité d'Agriculture et de Colonisation, et surtout que 40,000 exemplaires de la preuve faite par l'inspecteur fédéral de la ficelle d'engerbage soient imprimés sans délai, sous forme de brochure, dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français et en la manière adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité, pour être distribués aux membres du parlement, à l'exception de 100 exemplaires pour l'usage du comité, et que l'article 94 du règlement soit suspendu au sujet de l'impression de cette preuve.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je n'ai pas l'intention de m'opposer obsolument à la mo-

tion ; mais elle me paraît comporter deux résolutions bien nettes, à savoir : que la Chambre ratifie le rapport et qu'elle déclare ratifier spécialement certains passages de ce rapport. Cest une façon nouvelle d'exprimer son avis. La Chambre adopte les conclusions du rapport ou elle ne les adopte pas. Si elle désire ne ratifier qu'un passage du rapport, qu'elle indique ce passage, mais qu'elle ne déclare pas ratifier une partie de ce passage.

Quant à moi, je conteste l'à-propos de ratifier ce rapport pour les raisons ci-après. Ce qu'on demande à la Chambre de ratifier spécialement, c'est la publication de 40,000 exemplaires imprimés du témoignage de M. Haycock, inspecteur de ficelle d'engerbage, pour être distribués parmi le public. Quant à la partie du témoignage qui comporte des renseignements ayant quelque valeur pour les agriculteurs du Canada, je concède qu'il peut être utile d'en faire part au public ; mais il n'y a pas lieu de donner tant de publicité aux erreurs qui ont accompagné la fabrication de cette ficelle et les méfaits de ce fonctionnaire qui a toléré ce qu'il était particulièrement chargé d'empêcher.

Je veux parler de la façon dont M. Haycock a rempli ses devoirs. M. Haycock a été nommé inspecteur pour surveiller l'exécution de l'acte de la deuxième année d'Edouard VII, chapitre 32, intitulé : " Acte amendant l'acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines marchandises principales," au nombre desquelles figure la ficelle d'engerbarge. Ses fonctions consistaient à inspecter la ficelle d'engerbage offerte en vente, pour s'assurer qu'elle était, dans sa fabrication, sa qualité, dans l'empaquetage, etc., conforme aux dispositions de la loi. Or, quelles sont les prescriptions de la loi à cet égard? Les voici :

Tout fabricant, importateur ou marchand qui négligera de se conformer aux dispositions du présent article, sera passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de pas moins de 25 cents par pelote, et tout fabricant, importateur ou marchand de ficelle d'engerbage dont la longueur par livre ne sera pas celle indiquée sur la pelote, sera, sur conviction sommaire, passible d'une amende d'une piastre au moins, et de 25 piastres au plus par pelote, et toute ficelle qui n'aura pas la qualité voulue sera confisquée au profit de la Couronne ; pourvu qu'une erreur dans le nombre de pieds contenus dans une pelote ne soit pas considérée comme étant une contravention à cet article, à moins que cette erreur n'excède 50 pour cent de la longueur indiquée par l'estampille.

Toute poursuite intentée en vertu du présent article pourra l'être dans les six mois qui suivront la vente de cette pelote de ficelle.

Le terme " marchand ", partout où il se rencontre dans le présent article, sera censé signifier le marchand qui aura acheté directement du fabricant.

La surveillance de M. Haycock devait s'exercer sur deux choses : s'assurer que les paquets continssent le nom du fabricant, et qu'ils portassent l'énonciation du nombre de pieds de ficelle à la livre. M. Haycock entra dans ses fonctions et découvrit de la ficelle qui ne réunissait pas les conditions voulues par la loi. A ce sujet, il a déclaré devant le comité d'agriculture :

J'ai visité plusieurs endroits, et le premier où je découvris de la mauvaise ficelle fut à Gretna. J'y trouvai une quantité de ficelle d'engerbage qui ne portait aucune des indications exigées par la loi. J'infligeai une amende de $25, qui fut aussitôt payée par le contrevenant et déposée en banque au nom du receveur général du Canada.

Question par M. Gilmour :

Q. Et vous dite que vous avez imposé une amende ?

M. HAYCOCK : Oui.

Question par M. Sproule :

Q. Vous avez exigé le paiement d'une amende sans avoir traduit le délinquant en justice ?

M. HAYCOCK : Effectivement. Le particulier y consentit, car il préférait payer l'amende tout de suite plutôt que d'être cité en justice. Néanmoins, vous êtes bien libre de discuter la sagesse de cette décision.

Question par M. Blain :

Q. Avez-vous dit qu'après l'imposition de cette amende, vous avez fait marquer de nouveau la ficelle et que l'agent l'a ensuite remise en vente ?

M. HAYCOCK : Oui.

Eh ! bien, nous prétendons que cet homme outrepassait ses fonctions.

Q. Pensez-vous que vous aviez le droit de faire cela ?

M. HAYCOCK : Je constate que la loi exige que chaque pelote de ficelle d'engerbage offerte en vente porte étampé le nom du fabricant, de l'importateur ou du marchand, ainsi que l'indication du nombre de pieds de ficelle à la livre qu'il contient. La ficelle en question portait le nom du fabricant, mais aucune marque n'énonçait le nombre de pieds à la livre, et mon devoir était de punir cet homme. Je lui ai dit que tout ce qu'il avait à faire pour se conformer à la loi, c'était d'indiquer sur ses paquets de ficelle le nombre de pieds à la livre contenu dans chacun.

Q. Evidemment, cet homme ne pouvait pas avoir ce droit-là, n'est-ce pas ?

M. HAYCOCK : Je ne vois pas pourquoi.

M. BLAIN : J'en vois la raison.

M. HAYCOCK : Rien ne l'empêchait de les marquer exactement. S'il y apposait une fausse indication, il était passible d'une amende de $1 par pelote.

M. BLAIN : Supposons le cas d'un marchand qui a dix tonnes de ficelle en magasin ; vous allez examiner cette ficelle et vous constatez qu'elle ne réunit pas les conditions imposées par la loi ; considérez-vous dans ce cas que le marchand aurait le droit, sur votre conseil, d'indiquer sur les paquets le nombre de pieds à la livre et de l'offrir en vente ?

M. HAYCOK : Il peut y apposer la marque qu'il veut.

M. BLAIN : Même après avoir payé l'amende?

M. HAYCOCK : Oui.

M. BLAIN : Je suis sûr que l'agent n'a pas ce droit. Je croyais même que la vente de cette ficelle d'engerbage devait rester absolument interdite.

M. HAYCOCK : J'ai dit à cet homme : "Si votre ficelle avait mesuré le nombre de pieds réglementaire à la livre, ni moi ni d'autre nous n'aurions pu y toucher, et si vous y mettiez la longueur voulue, vous seriez hors d'atteinte.

Voici donc un individu qui vend de la ficelle contraire aux prescriptions de la loi, et l'agent du gouvernement l'autorise néanmoins à la mesurer et à la marquer lui-même. Plusieurs membres du comité d'agriculture ont soutenu que le fonctionnaire n'avait pas ce pouvoir.

M. BLAIN : Supposons qu'un agent de cette ville achète dix tonnes de ficelle et y fasse apposer une estampille comme celle que vous avez dans la main, portant le nom de l'importateur. Après l'apposition de cette estampille, l'agent aurait la faculté de décider lui-même quel nombre de pieds mesure la ficelle et de l'indiquer sur les paquets ?

M. HAYCOCK : Sans doute. Mais s'il trompe ou s'il se trompe, il est passible d'une amende de $1 par pelote, et sa marchandise est confisquée.

M. BLAIN : La loi est donc lettre morte, car elle dit que c'est le fabricant qui doit apposer ces indications ?

M. HAYCOCK : La loi dit : le fabricant, l'importateur ou le marchand.

M. BLAIN : Si vous tolérez cette pratique, tout individu indiquera lui-même comme il le voudra le nombre de pieds de ficelle à la livre.

Un peu plus loin, voici ce qu'il répond à cette question :

Q. Avez-vous dit que cette ficelle est confisquée par la Couronne ?

M. HAYCOCK : Non, il n'y a pas de supercherie. L'estampille ne fraude point sur la longueur à la livre.

Elle ne portait pas l'estampille ; c'est pourquoi elle ne pouvait pas être confisquée.

On lui demanda encore :

Q. Vous pensez être autorisé par la loi à infliger une amende et à la recevoir.

M. HAYCOCK : Je n'impose pas d'amende ; je reçois simplement le montant de la peine imposée par la loi.

Cette distinction me paraît subtile.

Je n'ai pas condamné le contrevenant. J'ai tout bonnement reçu au nom de l'Etat l'amende imposée par la loi.

Q. Vous l'avez persuadé qu'on le condamnerait à l'amende, et qu'il ferait mieux de payer à vous-même, est-ce là ce que vous avez fait ?

M. HAYCOCK : On a trouvé cela préférable, oui, c'est comme cela que les choses se sont passées.

Plus loin encore :

Q. Avez-vous quelquefois fait enlever certaines estampilles qui ne répondaient pas aux prescriptions de la loi.

M. HAYCOCK : Oui. Voici un échantillon de ces estampilles. Elles sont mauvaises, car elle ne portent pas le nom du fabricant.

Par M. Sproule.

M. SPROULE : Avez-vous imposé l'amende édictée par la loi : un dollar par pelote de ficelle ? Qu'avez-vous fait ?

M. SPROULE.

M. HAYCOCK : Si vous voulez bien vous donner la peine de lire le texte de la loi avec attention, vous verrez que le marchand y est assimilé à l'acheteur qui s'est approvisinné directement chez le fabricant. Le particulier que j'ai découvert en possession de cette ficelle d'engerbage ne l'avait pas achetée directement du fabricant ; la loi ne m'autorisait donc pas à infliger au transgresseur la peine qu'elle impose.

Il dit qu'ayant trouvé de la ficelle irrégulièrement étiquettée, en la possesion d'un marchand qui ne l'avait pas achetée directement du manufacturier, il n'a pas pu le condamner à l'amende parce que la loi ne lui permettait pas de le faire. C'est assurément une lacune regrettable dans la loi. Plus loin, en réponse à M. Henderson, il dit:

L'acte dit que le mot " marchand ", partout où il se rencontre dans cet article, signifie un marchand qui achète directement du fabricant.

Voici deux points sur lesquels je désire appeler l'attention. D'abord, l'inspecteur prétend qu'il doit condamner à l'amende celui qui a en sa possession de la ficelle irrégulièrement étiquetée, et cela sans déposer une plainte devant un magistrat ou un tribunal quelconque, autorisé à juger la cause. Il perçoit l'amende et il dit qu'il la remet au receveur général. La loi ne lui donne pas le droit d'agir ainsi. Voici le texte même :

Tout fabricant, importateur ou commerçant qui néglige de se conformer aux dispositions du dit acte sera, sur conviction sommaire, passible d'une amende d'au moins 25 pour cent par paquet, ou $25.

Je tiens à faire remarquer que dans le cas dont il s'agit, l'accusé n'a pas été trouvé coupable devant un magistrat, et qu'aucune plainte n'a été déposée contre lui. Il n'a pas eu l'occasion de se défendre. L'inspecteur est entré, il a imposé une amende, a touché l'argent et en a fait ce qu'il a voulu. Il prétend l'avoir remis au receveur général. Cela est possible. Mais là n'est pas la question ; ce que je tiens à faire remarquer, c'est que cet inspecteur exerce des pouvoirs que la loi ne lui confère pas.

L'autre point que je veux faire ressortir, c'est celui-ci : Lorsque la ficelle trouvée en la possession du marchand n'a pas été achetée directement d'un fabricant, l'inspecteur ne peut pas le condamner à l'amende. Ceci est une lacune dans la loi et confère trop d'autorité à l'inspecteur. Ses devoirs devraient être mieux définis. Je demande au ministre de la Justice s'il est convenable qu'un inspecteur impose une amende sans déposer une plainte devant un tribunal compétent, afin que l'accusé ait la chance de se défendre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au premier abord, je dois dire qu'il est nécessaire de déposer une plainte devant un tribunal compétent et de faire subir à l'accusé un procès sommaire. A moins d'une disposition spéciale de la loi, un inspecteur n'a pas le droit d'imposer une amende, sans cette formalité.

M. SPROULE : Il n'y a rien dans la loi qui confère ce pouvoir à un inspecteur. Je m'oppose à la publication et à la distribution de 40,000 exemplaires de ce témoignage, car il ne prouve rien autre chose que l'incompétence du parlement en matière de législation et c'est un abus d'autorité de la part de l'inspecteur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les circonstances m'imposent le devoir de parler avec beaucoup de réserve. Je répète qu'il me paraît nécessaire que l'inspecteur dépose une plainte devant un tribunal compétent avant d'agir ; mais avant de me prononcer définitivement, il me faudrait étudier la question et je serai en état de donner une opinion demain, si l'honorable député veut bien renouveler sa question.

M. SPROULE : Dans ce cas, il vaudrait mieux suspendre l'adoption de la motion jusqu'à ce que le ministre de la Justice l'ait examinée et nous ait fait connaître son avis à ce sujet.

Je propose l'ajournement du débat.

M. DOUGLAS : Le comité d'Agriculture et de colonisation a demandé à l'unanimité que ce témoignage fût imprimé et m'a demandé de voir que ce travail fût fait le plus tôt possible, afin que le rapport fût distribué. En présence de ce vœu unanime du comité, j'espère que la Chambre n'apportera aucun retard à l'impression de ce rapport. S'il s'agissait d'amender la loi, cette discussion aurait sa raison d'être ; mais il ne s'agit pas de cela dans le moment. S'il est nécessaire de mieux définir les pouvoirs de l'inspection, cela sera l'objet d'une législation spéciale.

M. WILSON (Lennox) : J'ai suivi assez assidûment les séances du comité d'agriculture et de colonisation, mais je n'assistais pas à celle pendant laquelle ce rapport a été adopté. Je suis heureux de constater par ce rapport qu'un seul de nos fabricants canadiens de ficelle a été mis à l'amende pour avoir mis en vente des paquets qui ne contenaient pas la quantité réglementaire. Toutes les autres offenses de ce genre ont été commises par des fabricants américains. Il est évident qu'en admettant la ficelle en franchise, on ne diminue pas le prix de cet article et on ne donne pas plus de satisfaction aux consommateurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la motion d'ajournement est adoptée, ce rapport sera mis sur l'ordre du jour avec les bills d'intérêt public, et ne reviendra pas devant la Chambre durant cette session. Je conseillerais d'adopter le rapport et si quelqu'un exigeait de nouveaux renseignements, ils pourront être fournis lorsque la Chambre siégera en comité des subsides, ou en toute autre circonstance.

M. SPROULE : Je conteste l'opportunité de faire distribuer 40,000 exemplaires de ce rapport, pour les raisons que je viens de donner. Je voudrais d'abord avoir un rapport catégorique du ministre de la Justice.

M. HUGHES (Victoria) : Si ce fonctionnaire, M. Haycock, n'avait pas le droit d'imposer ces amendes et si ce rapport est imprimé et distribué, les cultivateurs seront mis sous l'impression qu'il a le pouvoir d'imposer des amendes et cela le mettra à même d'exercer des pouvoirs qu'il n'a pas.

M. COCHRANE : J'assistais à cette séance du comité et j'ai posé à M. Haycock une question concernant ses devoirs. Sa réponse a été que tout ce qu'il pouvait faire quand la ficelle n'était pas de la longueur voulue, c'était de la confisquer et d'imposer une amende à ceux qui la mettaient en vente ; mais s'il trouvait des paquets de ficelle sans étiquette, la loi ne l'autorisait pas à agir. S'il en est ainsi, la loi devrait être amendée. D'un autre côté, si nous croyons que cet inspecteur n'a pas le droit d'imposer une amende et de confisquer la marchandise, ce rapport ne devrait pas être distribué. Si personne ne peut être condamné à l'amende sans procès, si un magistrat seul a le pouvoir d'imposer des punitions, cet inspecteur a excédé ses pouvoirs et nous ne devons pas faire imprimer et distribuer un rapport donnant une fausse idée de ses attributions.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai parlé à cet inspecteur de la ficelle d'engerbage fabriquée dans les prisons américaines et il m'a répondu qu'il n'était pas dans ses attributions de s'enquérir de cela ; que la provenance de la ficelle regardait le ministère des Douanes. Je ne vois pas pourquoi cela ne ferait pas partie de ses fonctions.

M. HENDERSON : Si la loi est défectueuse et ne permet pas à l'inspecteur de procéder sommairement, elle devrait être amendée. Mais je suis en faveur de l'impression et de la distribution de 40,000 exemplaires de ce rapport. Il est évident que les cultivateurs ont été trompés et il est important de les mettre sur leurs gardes. D'après ce témoignage, sur les quatorze cas dans lesquels les paquets de ficelle ne contenaient pas la quantité voulue, un venait du Mexique, un d'Angleterre, un du Canada et onze des Etats-Unis. Cela doit suffire pour empêcher nos cultivateurs d'acheter de la ficelle américaine. Pour se débarrasser du produit américain et empêcher nos cultivateurs d'être trompés, il faudrait revenir à l'ancien principe et imposer un droit sur cet article.

Il est évident que si cette industrie était protégée, nos fabricants produiraient tout ce qui est nécessaire à la consommation. A l'heure qu'il est, le Canada fabrique environ la moitié de la quantité dont nous avons besoin, et cela en dépit des plus grandes difficultés. Les produits des fabricants des Etats-Unis sont admis sur nos marchés en franchise, sans compter que ces fabricants ont aussi à leurs dispositions leur propre marché dont nous sommes exclus, grâce à

leur tarif. Les fabricants canadiens n'ont donc à leur disposition qu'une partie du marché du Canada. Il faudrait donner plus d'encouragement à ceux qui fabriquent de la bonne ficelle et donnent la pleine mesure; cela empêcherait nos cultivateurs d'acheter, sans le savoir, de la ficelle américaine qui n'a pas la quantité voulue. Il faut que le public soit instruit sur ce point. La publication de ce rapport aura d'excellents résultats ; nos cultivateurs seront en garde contre la ficelle américaine et comprendront qu'il est de leur intérêt d'encourager une industrie dont la production peut être facilement doublée, ce qui donnerait de l'emploi à nos ouvriers et assurerait un excellent produit à nos cultivateurs. Je considère que ce rapport est très important et plus il sera connu, le mieux ce sera.

M. TAYLOR : Il me semble que le ministre de la Justice ne devrait pas permettre l'adoption de ce rapport, vu qu'il contient la preuve que le gouvernement a permis à un de ses fonctionnaires de commettre pour ainsi dire une félonie.

Cet inspecteur impose une amende à celui qui a violé la loi et lui dit en substance : Vous avez transgressé, mais si vous me donnez $25, je n'en dirai rien. Il est pour ainsi dire, autorisé à exercer du chantage, soit à commettre une félonie. Quand un homme viole la loi, pourquoi n'est-il pas traduit devant un tribunal et condamné à l'amende d'une manière régulière ?

Je ne m'étonne pas que le président du comité et quelques-uns de ses amis désirent faire distribuer un très grand nombre d'exemplaires de ce rapport. Si jamais il y a eu une sinécure, c'est bien celle qu'un a donnée à M. Haycock. On l'a fait venir ici expressément pour lui faire rendre ce témoignage, afin de le faire imprimer et de le distribuer par tout le pays sous forme de brochure. Tout cela est fait dans le but de démontrer que cet emploi d'inspecteur était utile et que le titulaire gagne son argent. Cependant, il ressort de son propre témoignage qu'il passe son temps à faire chanter les gens ou à s'entendre avec eux pour se rendre coupable de félonies.

Les cultivateurs canadiens sont assez intelligents pour savoir s'ils achètent de la bonne ficelle ou non, et ils s'apercevront bien si on leur donne la quantité voulue, sans payer à M. Haycock $1,200 de salaire et $1,200 de frais de voyage par année. Il est évident que cet inspecteur a outrepassé ses devoirs et qu'il devrait être révoqué. S'il rencontre un homme ayant en sa possession de la ficelle n'ayant pas toutes les conditions requises, il lui dit : Vous violez la loi, mais je vais vous laisser tranquille et je vous permettrai de vendre ce qui vous reste de ficelle, si vous me payer $25. Je puis mettre cet argent dans ma poche et le remettre ensuite au receveur général.

J'ai déjà eu occasion de démontrer, ici même, qu'un certain inspecteur du gouvernement avait imposé des amendes à des personnes qui avaient illégalement fait la pêche, et qu'on ne trouvait nulle part trace de ces amendes dans les rapports du département. Je ne prétends pas que M. Haycock s'approprie cet argent, mais je dis que si l'inspecteur du gouvernement trouve des marchands qui violent la loi, son devoir est de les faire punir, et non pas de leur extorquer de l'argent pour étouffer l'affaire. Le ministre de la Justice devrait examiner cette question sans retard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon devoir est de parler avec connaissance de cause et avec prudence, et non pas de qualifier les gens de chanteurs et de félons sans en avoir la preuve.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les remarques de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) me paraissent étrangères à la question. Il s'agit de l'adoption du dernier rapport du comité de l'agriculture qui résume le travail de ce comité durant la présente session. et contient des renseignements précieux sur le développement de l'industrie agricole au Canada.

M. SPROULE : L'honorable ministre me permettra de lui dire que je ne m'oppose pas à l'adoption du rapport du comité, mais je doute de la sagesse de cette partie du rapport qui recommande l'impression de 40,000 exemplaires du témoignage dont il est question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si la motion de l'honorable député (M. Sproule) demandant l'ajournement du débat est adoptée, il s'ensuivra que ce rapport ne sera ni adopté, ni imprimé, ni distribué.

M. SPROULE : Je me suis informé si l'adoption de la motion aura pour effet d'empêcher l'adoption du rapport, et voyant que c'est ce qui arriverait, j'ai demandé de suspendre la motion jusqu'à ce que le ministre de la Justice ait eu le temps de donner son opinion. Je ne cherche pas à empêcher la discussion du rapport par la Chambre qui en disposera selon qu'elle l'entendra.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député n'a d'autre but que d'obtenir l'opinion du ministre de la Justice, cela peut se faire sans retarder l'adoption du rapport. Je ne me propose pas de discuter la légalité de la conduite de l'inspecteur, ni la question générale de la ficelle d'engerbage, mais je dis qu'il est très important que les renseignements contenus dans ce raport soient mis entre les mains des cultivateurs.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il mettre entre les mains des cultivateurs un rapport disant que cet inspecteur a reçu instructions du département d'Agriculture d'agir comme il l'a fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne vois aucune objection à la publication

du témoignage de l'inspecteur. S'il contient quelque chose de défectueux il sera facile d'y remédier à la suite du débat qui aura lieu quand nous aurons la réponse du ministre de la Justice. Je considère que la Chambre causera du tort à l'agriculture en empêchant la distribution de ce rapport. Je considère aussi, comme l'honorable député d'Halton, que ce témoignage de l'inspecteur démontre que la ficelle canadienne possède toutes les qualités voulues, et que c'est surtout, et presque exclusivement la ficelle américaine qui n'a pas pu subir l'inspection. Ce point est très important pour les cultivateurs et pour les fabricants. Dans le rapport, il ne semble pas être question du point de droit qui a été soulevé. Il n'est discuté que dans le témoignage dont nous demandons l'impression. Je ne crois pas ce point plus important que des centaines d'autres que l'on relève dans les témoignages donnés devant le comité et qui sont ensuite éludés par les membres du comité eux-mêmes.

Je tiens à faire remarquer à mon honorable ami et à la Chambre que le comité a unanimement recommandé l'impression et la distribution de ce rapport. Dans ces circonstances, il me semble que la Chambre pourrait parfaitement en ordonner l'impression et la publication.

M. WRIGHT : Avant que le vote soit pris, j'ai quelques remarques à faire concernant l'inspection de la ficelle. Vous ne savez peut-être pas, M. l'Orateur, que lorsque cette question s'est présentée pour la première fois devant le comité les membres de ce comité se sont montrés satisfaits du témoignage de l'inspecteur et très désireux de le faire connaître à la classe agricole en général. Pour atteindre ce but, une motion que j'ai eu l'honneur d'appuyer a été proposée demandant que 20,000 exemplaires de ce rapport fussent imprimés et distribués dans tout le pays, mais l'honorable député de Provencher (M. Larivière) qui comprend l'importance de cette question dans la partie du pays où il habite, s'est immédiatement levé et a dit : Il faudrait en avoir au moins 40,000 exemplaires. Il s'est alors agi de savoir si on se contenterait de 40,000 ou s'il fallait en faire imprimer et distribuer 50,000, et l'opinion générale a été qu'il en fallait au moins 40,000 et c'est cette proposition qui a été adoptée.

Les raisons qui nous ont portés à demander cette distribution, sont celles-ci entr'autres : Un cultivateur ou un marchand ne peut que difficilement faire la différence entre deux pelotes de ficelle, quand il n'y a pas plus de 1 cent de différence dans le prix. Si les estampilles sur une pelote de Plymouth Special et une pelote de Blue Ribbon étaient enlevées et changées, personne ne pourrait s'apercevoir de la supercherie. Une pelote peut contenir plus de ficelle que l'autre, mais le cultivateur ne s'en apercevra pas, car il lui est impossible de la mesurer. Mais les renseignements qui nous ont été donnés l'autre jour par l'inspecteur fournissent aux cultivateurs le moyen de se rendre compte de la longueur de la ficelle contenue dans une pelote, et à l'heure qu'il est les cultivateurs ne possèdent pas ces renseignements. Moi-même qui vend de la ficelle depuis qu'il y en a sur le marché, je ne connaissais pas ce moyen de contrôle, et si un homme qui fait ce commerce depuis des années ignore cela, comment veut-on qu'un cultivateur qui n'a pas eu les mêmes occasions de se renseigner fasse la différence entre deux qualités de ficelle et puisse indiquer le nombre de yards que contient une pelote. Pour ces raisons, je crois qu'il serait très utile d'adopter le rapport du comité d'agriculture tel qu'il est.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une motion pour l'ajournement du débat. L'honorable député de Grey insiste-t-il pour qu'elle soit mise aux voix ?

M. SPROULE : Je n'insiste pas sur ma motion, mais je voudrais avoir une réponse catégorique du ministre de la Justice avant l'adoption du rapport. Je retire ma motion.

La motion (M. Douglas) est adoptée.

RAPPORT OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE propose que cette Chambre adopte les 7e et 8e rapports du comité permanent chargé de la surveillance des rapports officiels des Débats de cette Chambre pendant la présente session.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donne avis que demain, je proposerai que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur les résolutions concernant les chemins de fer (v. D. 10 oct. t. a. 13549). Le contenu de ces résolutions a été soumis à Son Excellence, le Gouverneur général, qui les soumet aux délibérations de la Chambre.

La motion est adoptée.

COMMISSION INTERNATIONALE.

M. SPROULE : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement la dépêche suivante venue de Boston et datée du 13 octobre, que je trouve dans le World de Toronto, du 15 octobre :

Wm I. Brigham, secrétaire de la Ligue de réciprocité de la Nouvelle Angleterre, a reçu une lettre d'une source officielle au Canada, dont l'extrait suivant constitue la partie la plus importante :

Il est indéniable que la population du Canada ne porte plus le même intérêt à la question de la réciprocité et que le pays ne considérerait pas l'insuccès des négociations du même œil qu'il l'aurait considéré il y a quelques années. Cependant, j'ai encore confiance dans la possibilité d'obtenir un traité si la haute commission

mixte se réunit comme je crois qu'elle le fera, vers le premier décembre. Notre session tire à sa fin.

Ceci doit venir d'un membre du parlement.

Nous terminerons probablement nos travaux cette semaine. La prorogation sera probablement suivie d'un échange de correspondance entre Laurier et le sénateur Fairbanks. Si tout va bien, on s'entendra sur la date de la réunion de la réunion de la commission. Nous nous assemblerons alors——

Je suis porté à croire que c'est un membre de la commission qui a écrit.

—et verrons ce qu'il est possible de faire. Cette réunion sera de la plus haute importance, car nous sommes à la veille, soit d'établir des relations commerciales plus satisfaisantes entre le Canada et les Etats-Unis, soit de nous engager dans une voie où nous n'adopterons que ce que nous croirons être le plus avantageux pour notre pays. J'ai hâte de connaître la fin et de savoir dans laquelle de ces deux voies nous devrons nous engager.

J'aimerais à savoir si cete déclaration a été autorisée par le gouvernement, si elle rencontre son approbation ou s'il a des explications à nous donner sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas pouvoir accepter la responsabilité des articles ou des correspondances du "World" de Toronto, qu'ils soient écrits à Boston ou à Ottawa.

L'attitude du gouvernement sur cette question a été expliquée clairement au commencement de la session, et c'est encore celle que nous avons aujourd'hui.

INTERDICTION DU BETAIL.

M. SPROULE : Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention du gouvernement. Dans le "Citizen" d'Ottawa, de ce matin, je vois la dépêche suivante:

INTERDICTION DU BETAIL:

Lord Onslow dit que l'interdiction du bétail canadien ne peut pas être levée.

Londres, 15 octobre.—Une députation de cultivateurs écossais est venue rencontrer Lord Onslow, président du bureau d'Agriculture à Edimbourg aujourd'hui et a cherché à obtenir de lui la promesse que la restriction mise à l'importation des bestiaux du Canada en Angleterre serait abrogée. Sa Seigneurie a déclaré que cela n'était pas possible. Il approuve la politique du gouvernemtnt concernant les restrictions générales mises à l'importation du bétail canadien et il dit que cette politique doit être continuée.

(Service spécial du Canada).

Londres, 15 octobre.—Aujourd'hui à Edimbourg, Lord Onslow a reçu une nombreuse et influente députation comprenant les autorités locales, les syndics du port et les représentants des intérêts agricoles. La députation insista sur la nécessité d'enlever les restrictions mises à l'importation du bétail canadien. Lord Onslow répondit qu'après le vote de la Chambre des communes, il n'était pas possible de demander aux ministres de déposer un bill pour faire disparaître ces restrictions. Rien ne fait voir que le bétail soit rare ou que le prix de la viande ait augmenté d'une manière appréciable. Il croit que le gouvernement fait bien de persévérer dans sa politique et de maintenir ces restrictions.

J'aimerais à savoir si le ministre de l'Agriculture a fait partie de cette députation ou s'il a entrepris quelque démarche pour faire disparaître ces restrictions, depuis que lord Onslow a remplacé feu M. Hanbury à la présidence du Bureau de l'Agriculture?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de l'Agriculture n'est pas à son siège, et j'aurais préféré le voir répondre lui-même à cette question. Je puis dire cependant, qu'en changement au secrétariat des colonies ou la disparition d'un ministre quelconque en Angleterre, sans un changement de gouvernement, n'implique pas toujours un changement de politique. La décision du gouvernement impérial telle qu'indiquée dans la dépêche qui vient d'être lue, indiquerait que lord Onslow se propose de continuer l'ancienne politique du gouvernement sur cette question. J'ignore si le ministre de l'Agriculture a reçu quelque communication importante sur le sujet, mais j'ai bien peur que le rapport publié par le journal ne soit vrai.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—appointements pour pourvoir au traitement d'un commis additionnel de 2e classe, $700.

M. SPROULE : Où ce commis sera-t-il employé?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le service intérieur ordinaire à Ottawa.

M. SPROULE : La nomination est-elle faite?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune nomination n'est encore faite, mais j'ai quelqu'un en vue.

Chemins de fer et canaux—imputables sur le capital—chemin de fer Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, $63,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme est destinée à la construction de nouvelles voies de garage et à la prolongation de certaines voies de garage actuelles à différents endroits le long de la ligne.

M. LAVERGNE : L'honorable ministre des Finances aura-t-il l'obligeance de nous dire s'il doit être fait quelque chose à Drummondville?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le député a l'intention de faire exécuter certaines améliorations à Drummondvile, mais elles ne sont pas comprises dans ce crédit.

M. SPROULE : Où cet argent sera-t-il dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A de nombreux endroits le long de la ligne. Dans

certains cas, il faudra construire de nouvelles voies de garage, et dans d'autres il faudra prolonger celles qui existent déjà, vu la plus grande longueur des trains actuellement.

M. LAVERGNE : Je voudrais savoir du ministre s'il a dit qu'il ne serait rien dépensé à Drummondville pour acquérir du terrain, agrandir la cour et améliorer les voies de garage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce crédit, il n'y a rien pour Drummondville, mais certains travaux seront faits à cet endroit, et il y est pourvu dans un autre item.

M. BARKER : Pourquoi ne donne-t-on pas plus de détails au sujet de l'emploi de ces crédits ? Il y en a un de $63,500, un de $118,000 ; un de $5,000 ; un autre de $125,000 et ainsi de suite. Les renseignements que l'on nous fournit sont insuffisants et nous ne nous permettront pas plus tard de retracer l'emploi qui a été fait de cet argent. Lorsqu'il s'agit de crédits affectés à d'autres départements on donne plus de détails, et on semble prendre l'habitude au ministère des Chemins de fer de demander les sommes les plus considérables et de les faire voter en bloc par la Chambre. Je ne crois pas que l'on sauve du temps en procédant ainsi, et il est certain que l'on ne fait pas d'économies non plus, car il arrive à tout instant que le ministre est obligé de se lever et de donner des explications qu'il aurait aussi bien fait de mettre dans les estimations budgétaires. Si on avait toujours agi ainsi, on aurait épargné à la Chambre beaucoup de discussions inutiles.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Barker) peut être certain qu'autant que je sache, on n'a rien changé à la manière de préparer ces crédits et de les soumettre à la Chambre. L'item actuel en est une preuve ; bien que l'ensemble du crédit soit de $63,500, il se compose d'un grand nombre de sommes peu importantes. S'il fallait donner un état détaillé du coût de chacun de ces item, le département serait lié dans chaque cas par le chiffre exact du crédit, et cela présenterait de nombreux inconvénients. Il est bon que la Chambre soit informée de la nature des travaux qu'il y a à faire et de l'endroit où ils seront exécutés, si cela est nécessaire. Mais je crois qu'il ne serait pas prudent de demander une somme fixe pour chacun de ces item, parce que dans ce cas, le gouvernement ne pourrait en aucun cas dépasser le montant alloué.

M. BARKER : Les explications que vient de donner le ministre sont la meilleure preuve de la nécessité de donner ces détails. C'est un fait bien connu que dans toutes les administrations, particulières ou publiques, les employés sont toujours tentés d'appliquer à une chose l'argent voté à une autre. Au commencement de l'exercice, on peut demander de l'argent pour construire une voie de garage à un endroit particulier. Au cours de l'exercice, les fonctionnaires sont sollités d'employer cet argent ailleurs. Et bien souvent, ils prennent le crédit voté pour une localité et l'appliquent ailleurs. C'est à cette pratique que nous nous opposons. Toutes les compagnies de chemins de fer défendent cela strictement et le parlement devrait faire la même chose. Quand une certaine somme est mise à la disposition d'un employé d'une compagnie de chemin de fer pour un but spécial, il ne lui est pas permis d'employer cet argent à autre chose, et pareillement si le ministère des Chemins de fer a pris certaines dispositions pour qu'un montant quelconque soit affecté à certains travaux, il n'est pas juste que cet argent soit appliqué à autre chose. Comme je l'ai dit, à la dernière session et aux sessions précédentes, je répète que ces demandes de crédits devraient contenir plus de détails, et si cela n'est pas fait nous n'avons d'autre remède que de questionner le ministre sur l'emploi qui devra être fait de cet argent afin que ses déclarations soient consignées dans les Débats.

Il en coûtera moins cher à l'Etat d'imprimer tous ces détails dans le budget ; de cette façon, nous n'aurons pas à questionner le ministre pour avoir des éclaircissements.

M. COCHRANE : Le ministre prétend-il qu'il ne devrait pas toujours être obligé d'affecter l'argent aux fins pour lesquelles il a été voté ? Par exemple, je pourrais être disposé à approuver un crédit de $118,000 qui pourrait être affecté pour doubler la voie sur une partie de la ligne ; mais si j'ai bien compris les explications du ministre, il voudrait que la Chambre approuvât cette dépense de $118,000, mais il ne voudrait pas être astreint à employer l'argent à doubler la voie. Il voudrait être autorisé à en faire l'emploi qu'il jugera à propos. Est-ce ainsi que doivent être interprétées les explications du ministre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout.

M. COCHRANE : Qu'a-t-il voulu dire en expliquant qu'il ne voulait pas être astreint à employer l'argent d'une manière plutôt que d'une autre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si c'est l'impression que j'ai donnée, j'ai été bien malheureux dans le choix de mes expressions. L'honorable député de Hamilton peut être certain qu'il n'y a rien de nouveau dans la manière dont ce crédit est demandé. La méthode suivie aujourd'hui est celle qui est mise en pratique depuis des générations. Je ne dis pas cela pour en justifier l'emploi, car si la méthode était défectueuse, je serais tout disposé à la changer ; mais je ne sache pas qu'elle ait donné lieu à la moindre difficulté et je dois en conclure qu'elle était bonne.

Ce crédit est demandé pour un genre spécial de travail ; pour de nouvelles voies de

garage. L'argent ne pourra pas être employé à autre chose. Le crédit affecté à doubler la voie ne peut pas non plus être affecté à d'autres fins. Je puis nommer des endroits où on a l'intention de construire les voies de garage ; mais je ne crois pas qu'il serait sage de nous astreindre à un montant fixe pour chaque voie en particulier. Supposons par exemple, que la construction d'une voie de garage serait évaluée à $2,000 et une autre à $3,000, et que l'on constaterait ensuite qu'elles ont coûté $2,500 chacune. Je ne verrais rien de répréhensible à affecter $5,000 pour les deux. Tout ce que nous demandons, c'est de ne pas spécifier la somme exacte qui devait être appropriée à chaque voie de garage en particulier. Supposons encore que dans le cours de l'année, il soit nécessaire de construire une voie de garage dont il n'était pas question au moment de la préparation des estimations budgétaires. Il me semble que le député devrait être autorisé à faire ce travail. Les estimations de l'ingénieur concernant ces voies de garage varient entre $2,000, $3,000, $4,000 et $5,000. Il y en a une de $10,000 à Campbellton, mais à cette seule exception près, toutes les autres sont au-dessous de $6,000. Les endroits où le département se propose de construire ces voies de garage sont Assametquaghan, Mill Stream, Clark's Brook, Cedar Hill, Saint-Moïse, Sainte-Anne, entre Pin Rouge et Bartibogue, entre Bartibogue et Beaver Brook, Chatham Junction, Sackville "Y", Millford, Windsor Junction, Pomquet, Campbellton, Rivière Jacquet, Belledune, Iona, ainsi qu'une faible somme pour le service des ingénieurs.

M. HUGHES (Victoria) : Tous ces travaux seront faits par les contremaîtres et les cantonniers ordinaires du chemin?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ils seront faits en la manière ordinaire.

M. BARKER : Je maintiens ce que j'ai dit. Ce que l'honorable ministre des Finances trouve impraticable se fait dans toutes les compagnies de chemin de fer importants dont la voie a probablement le double de la longueur de l'Intercolonial. Dans les autres ministères, les estimations sont préparées en détail. Ainsi dans les travaux publics, il y a des item depuis $1,000 jusqu'à $10,000, et les endroits où ces travaux doivent être exécutés sont désignés. D'après l'honorable ministre des Finances, il suffirait de demander un crédit général que le gouvernement pourra ensuite employer à sa guise.

Au commencement de l'année, les fonctionnaires du gouvernement ou le ministre peuvent décider de dépenser $5,000 pour une voie d'évitement à un certain endroit et $10,000 à un autre endroit. Mais dans le cours de l'année, ils peuvent changer tout cela et dépenser $20,000 là où ils avaient l'intention d'en dépenser $5,000, et $5,000 là où ils avaient l'intention d'en dépenser $10,000. Or, ce n'est pas là ce qui était prévu. S'il s'agissait de dépenser $4,000 ou $5,000, le raisonnement de l'honorable ministre pourrait avoir sa raison d'être ; mais lorsqu'il parle d'un crédit de $10,000 pour une voie d'évitement à un endroit particulier, comme n'étant pas un item qui doit être mentionné dans les crédits, je ne partage pas sa manière de voir. Lorsque l'on demande $10,000 pour une voie d'évitement à Campbellton ou autre endroit, le ministre ne devrait pas avoir le droit d'employer cet argent à d'autres fins.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de ne pouvoir accepter la manière de voir de l'honorable député. Je considère que le système actuellement en vigueur est le meilleur, et que celui qu'il propose serait impraticable. Il est préférable de commencer par indiquer à la Chambre les endroits où l'on se propose d'exécuter ces travaux et de laisser le gouvernement absolument libre quant au reste. Sans vouloir contredire l'honorable député, je ne crois pas qu'aucune compagnie de chemin de fer soumettrait à ses directeurs et encore moins à ses actionnaires, un état détaillé de toutes les dépenses de cette nature. Elle dirait qu'un certain montant est requis pour exécuter certains travaux et laisserait les détails à la décision des ingénieurs.

M. BARKER : Lorsque l'ingénieur prépare les estimations des montants dont il a besoin au cours d'une saison, il doit soumettre le tout accompagné de détails complets, à l'administration et il doit s'en tenir aux dépenses telles qu'autorisées. Nous agissons pour ainsi dire comme le gérant d'un chemin de fer qui accorde à l'ingénieur un certain montant d'argent pour une fin déterminée. Je ne dis pas que l'on ne doit pas mettre de côté un montant raisonnable afin de pourvoir aux dépenses imprévues qui peuvent surgir durant l'année ; mais cela ne justifie pas le ministre de s'emparer de tout un crédit destiné à être appliqué à un endroit déterminé. Il a fait allusion à plusieurs endroits où il a besoin de dépenser des montants de $10,000, $5,000 ou $6,000. Pourquoi n'obtiendrions-nous pas de détails à ce sujet ? Pourquoi ne saurions-nous pas que $10,000 doivent être dépensés pour construire des voies d'évitement à un endroit particulier ? Et, de cette manière, lorsque dans un an ou deux le parlement voudra obtenir des renseignements au sujet de cette dépense, nous saurions à quoi nous en tenir ; autrement, les députés seront obligés de feuilleter les "Débats", pour retrouver ce que le ministre peut avoir dit dans chaque cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député prétend que si l'ingénieur d'une grande compagnie de chemin de fer prépare ses estimations pour un montant dont il a besoin, il lui faut fournir tous les détails et il est tenu de s'en tenir à ces dé-

tails. Sur ce point encore, je suis obligé de différer d'opinion avec mon honorable ami. Voici ce qui peut arriver. Dans le cours de l'année, l'ingénieur peut préparer un rapport allant à dire que l'une des voies de garage pour la construction de laquelle on lui a accordé un certain montant, n'est pas un ouvrage absolument pressé, mais que les besoins du chemin exigent d'en construire une autre ailleurs ; ou que deux ou trois voies de garage, coûteront moins cher que le montant prévu, tandis que d'autres coûteront plus. Le devoir de l'ingénieur en chef est de faire rapport au gérant lorsqu'il se présente des cas de cette nature. Je crois que la pratique suivie serait à peu près la même dans le cas d'un chemin de fer important comme dans le cas d'un chemin de fer de l'Etat.

M. COCHRANE : L'honorable ministre prétend-il qu'il peut arriver à l'ingénieur d'un chemin de fer de demander un montant pour construire une voie de garage à un certain endroit, puis qu'il se trompe dans ses calculs de $2,000 à $3,000, et qu'il n'ait pas besoin d'autorisation pour dépenser cette balance ailleurs ? L'honorable ministre prétend-il dire au comité qu'il existe un ingénieur de chemin de fer qui puisse commettre une pareille erreur?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne considérerais pas cela comme étant une erreur. Nous votons un montant quelconque pour les voies de garage, et au lieu de dépenser l'argent pour une voie d'évitement en particulier, nous le dépensons pour une autre.

Si nous devions suivre la pratique indiquée par l'honorable député (M. Barker), et qu'après avoir voté $3,000 pour une voie d'évitement et $2,000 pour un autre, soit un total de $5,000 pour les deux, nous constations que les deux voies d'évitement coûteront $2,500 chacune, quel mal y aurait-il à dépenser $2,500 pour chacune de ces voies d'évitement au lieu de dépenser $3,000 pour une et $2,000 pour l'autre ?

M. BLAIN : On demande au comité de voter de l'argent pour des fins déterminées, et le département applique cet argent à d'autres fins.

Le MINISTRE DES FINANCES : A des travaux de même nature.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait-il nous dire où a été dépensé l'argent voté l'année dernière, et si le crédit complet a été dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après le mémoire que l'on me fournit, le parlement a voté l'année dernière $50,000 et nous en avons dépensé $41,638.

M. BLAIN : Mais on a voté de nouveau un montant de $135,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que l'on a demandé en 1902-03 un montant de $50,000 pour de nouvelles voies de garage.

M. SPROULE : Je dis, avec l'honorable député (M. Barker), que lorsque le gouvernement demande au parlement de voter une certaine somme, il doit indiquer l'endroit où cet argent doit être dépensé et dans quel but il doit l'être. C'est ce que fait le ministre des Travaux publics. On devrait soumettre à la Chambre un état indiquant que tel montant sera dépensé à tel endroit pour construire une voie d'évitement et tel autre montant ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous suivons la pratique ordinaire dans les deux ministères. Il arrive souvent que ces détails contenus dans les estimations sont une cause d'embarras pour le ministère des Travaux publics, et il n'est pas toujours dans l'intérêt public que l'on s'y conforme trop sévèrement. Mais il existe une différence entre une entreprise publique et un chemin de fer. Ces entreprises publiques sont éloignées les unes des autres et n'ont aucun rapport entre elles, tandis qu'un chemin de fer constitue une seule et même propriété.

M. SPROULE : Le fleuve Saint-Laurent est une voie navigable, sans solution de continuité, cependant, il y a un crédit distinct pour chacun de ses ports.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et des montants considérables sont votés pour des travaux de dragage, sans que l'on indique où ils seront exécutés.

M. SPROULE : Ce qui se fait dans ce cas particulier ne constitue pas la règle générale. Il pourrait y avoir un montant voté pour faire face aux travaux d'urgence, que l'honorable ministre serait libre d'employer là où il le jugerait à propos, et sans qu'il soit nécessaire d'indiquer l'endroit particulier.

M. BLAIN : Je vois dans les crédits de l'année dernière, que le 29 avril, nous avons voté $50,000 pour des nouvelles voies de garage sur le parcours de l'Intercolonial, et le 12 avril on a voté de nouveau un montant de $135,000 à cette fin. Or, l'honorable ministre ne croit-il pas faire erreur en disant qu'il n'y a pas eu $50,000 de dépensés sur ce montant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour ma propre satisfaction, je demanderais à ce que l'item fût laissé en suspens jusqu'à la fin de la journée.

M. KEMP : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle est la règle en vigueur sur l'Intercolonial, lorsque des voies de garage sont construites pour les besoins de particuliers ou de corporations?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement accorde une aide temporaire qui lui est remboursée par le trafic qu'il en retire.

M. KEMP : Quelles sont les conditions ? Sont-elles uniformes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là l'intention, et cette règle a été observée dans tous les cas qui sont venus à ma connaissance. Les intéressés doivent faire le nivellement de la voie de garage et la préparer à recevoir les rails, et l'on déduit ensuite une proportion de ce que la compagnie est appelée à payer pour taux de transport jusqu'à ce que le montant dépensé ait été remboursé. Il n'est pas à ma connaissance que l'on se soit écarté de cette règle.

M. HUGHES : Le gouvernement exige-t-il l'intérêt sur le coût des rails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas.

M. KEMP : Les autres chemins de fer ont l'habitude d'exiger l'intérêt sur tous les matériaux qui ne sont pas d'une nature périssable. Je croyais que le gouvernment était moins exigeant à l'égard de ses clients que les autres compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que nous n'exigeons pas d'intérêt. Règle générale, on se plaint que nous sommes plus exigeants que n'importe quelle autre corporation privée pour ce qui est des voies de garage. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la question, mais c'est ce que l'on m'a dit récemment.

M. KEMP : Le gouvernement ne devrait pas accorder aux particuliers des privilèges qu'ils n'obtiendraient pas d'autres compagnies de chemins de fer. Je crois que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc exigent de ces personnes qu'elles paient le coût du nivellement du terrain, des traverses et autres articles périssables qui entrent dans la construction des voies de garage. A part cela, elles doivent payer 6 pour 100, je crois, sur le coût des rails employés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous laissons l'intérêt de côté, mais nous faisons payer le capital.

M. KEMP : Je suppose que l'on ne fait payer que les matériaux d'une nature périssable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La pratique suivie sur l'Intercolonial, c'est que celui qui a besoin d'une voie de garage doit virtuellement mettre la plateforme du chemin en état de recevoir les rails, et la part du gouvernement représente la valeur des rails qu'il prête ou pour lesquels il donne une valeur égale en argent. L'intérêt n'est pas exigé, mais le capital l'est, et il est remboursé par les intéressés dans le règlement de leurs comptes de transport avec le chemin. Je sais que ces gens prétendent que nous les traitons plus durement que les compagnies.

Doubles voies sur parties de la ligne (à voter de nouveau, $18,000), $118,900.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à établir une double voie entre Halifax et la Jonction Windsor. Cette partie du chemin sert au transport non seulement du trafic de l'Intercolonial mais aussi, en vertu d'un arrangement, au transport du trafic du chemin de fer " Dominion Atlantic ", qui a loué l'embranchement de Windsor, et il sert également au transport du trafic de tout l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Le département s'est occupé de doubler la voie sur cette partie du chemin graduellement, bien que les travaux n'aient pas été poussés avec toute la rapidité possible. C'est un travail dispendieux. Sur le crédit de $30,000 voté l'année dernière à cette fin, nous avons dépensé $11,918. Il reste donc un montant de $18,000 à voter de nouveau et nous y ajoutons $100,000 dans le but de construire trois ou quatre milles de doubles voies entre Rockingham et la jonction Windsor, soit un total de $118,000 pour les travaux que nous avons l'intention d'exécuter au cours de la présente année. Ces travaux coûteront très cher, et il nous faudra demander de nouveaux crédits à cette fin.

M. HUGHES : Le gouvernement a-t-il fait quelques démarches dans le but d'acheter un terrain pour y construire un quai près du bassin Bedford ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un crédit est demandé pour améliorer la tête de ligne à Halifax, mais on n'a pas encore fait le choix du terrain. J'ai l'intention de choisir le terrain qui, tout en offrant les avantages voulus, ne se vendra pas trop cher. Nous ne pouvons dire dans le moment si nous irons ou non jusqu'au bassin Bedford.

M. BARKER : Combien de milles de voie y a-t-il à doubler entre Halifax et Windsor-Junction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La distance de Richmond à la jonction Windsor est de 13 milles. On croit que ce travail coûtera $23,000 par mille, soit $299,000 en tout. Le pont qu'il faudra construire sur la rivière Sackville devra coûter $50,000, de sorte que le coût probable de tout l'ouvrage est de $349,000. Nous avons accordé le contrat pour une partie de l'entreprise à un prix moins élevé que celui de l'estimation.

M. BARKER : Ces entreprises ont-elles été accordées en la forme ordinaire, après que des soumissions eussent été demandées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Les notes que j'ai ici indiquent que les entrepreneurs exécutent l'ouvrage à des prix raisonnables ; un peu au-dessous de l'estimation préparée par l'ingénieur.

M. BARKER : Tout de même, il en coûte $23,000 par mille pour construire cette double voie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était là l'estimation de l'ingénieur, mais je vois ici que le travail coûtera environ $21,000 par mille sur une distance de 2½ milles. Une fois les rails posés, le chemin coûtera environ $20,000 par mille. La côte est très rocheuse le long du bassin Bedford, et le travail y est très dispendieux.

M. BARKER : Quelle est la pesanteur des rails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 80 livres.

M. KEMP : Le gouvernement songe-t-il à doubler la voie de l'Intercolonial jusqu'à Truro ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question a déjà été discutée, mais comme il ne s'agit pas là d'une entreprise ordinaire, nous n'avons pas encore songé à l'exécuter.

M. KEMP : La voie actuelle suffit-elle aux besoins du trafic ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Il se fait un trafic considérable entre Truro et Halifax, et à certains moments on peut être porté à croire qu'il serait nécessaire d'avoir des voies doubles, mais l'ingénieur en chef me dit que nous sommes encore en état de répondre assez promptement aux besoins du trafic.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que cette voie coûtera $23,000 par mille y compris les rails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation de l'ingénieur portait le coût de la voie à $23,000 par mille pour tout son parcours. Il s'est glissé ici une erreur dans les chiffres qui indiquent que le coût total de cette partie du chemin actuellement en voie de construction sera de $20,000. Il sera d'environ $21,000 par mille, et il faudra ajouter à ce montant le coût des rails.

M. BARKER : Dans ce cas, la construction de cette partie du chemin dont les travaux sont commencés, coûtera plus que le prix fixé par l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation a été préparée pour tout le chemin, et cette partie de la voie est très dispendieuse.

Nouveaux aménagements à Saint-Jean, $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est demandé pour acheter une grue mobile.

M. FOWLER : A quoi servira cette grue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour aider à la construction de la nouvelle remise à locomotives.

M. FOWLER : Ce crédit a pour but d'augmenter les facilités du port de Saint-Jean, et à ce propos, je me permettrai de demander au ministre quelques renseignements au sujet du contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie Allan. Je voudrais savoir si l'on a l'intention de réduire cet hiver le nombre des navires de cette compagnie qui font le service entre Saint-Jean et Liverpool ? Je crois avoir compris que le contrat passé entre le gouvernement et la compagnie oblige cette dernière à maintenir cinq navires sur cette route, et les messieurs Allans ont demandé que ce nombre fût réduit à trois durant l'hiver. La compagnie s'est engagée, moyennant une certaine subvention, à faire un certain nombre de voyages entre Saint-Jean et Liverpool, et l'on me dit qu'elle s'est adressée au gouvernement afin d'obtenir la permission de réduire ce nombre.

Et pour donner à sa demande un semblant de raison, on me dit encore qu'elle a réussi, en ayant recours à des moyens plus ou moins avouables, à faire signer une pétition à cet effet, adressée au ministre du Commerce, par un certain nombre de citoyens de la ville de Saint-Jean. Le conseil de ville de Saint-Jean a eu vent de l'affaire, une réunion spéciale a été convoquée, et des résolutions énergiques ont été adoptées condamnant toute tentative ayant pour but de modifier les dispositions du contrat qui existe avec la compagnie Allan, sous prétexte qu'une semblable démarche serait de nature à causer un tort sérieux au commerce de Saint-Jean. Où en est rendu cette affaire, et quelles sont les négociations actuellement pendantes à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que le ministre du Commerce ne soit pas à son siège, car ce contrat avec la Compagnie Allan est du ressort de son département, et j'aurais préféré le voir répondre lui-même à cet question. Toutefois, je comprends que l'honorable député (M. Fowler) a droit d'obtenir ce renseignement, et je vais essayer de lui dire ce qui en est, bien que ces explications puissent être un peu longues. Je dirai d'abord que les changements qui peuvent être projetés ne sont pas de nature à réduire considérablement le volume des affaires qui se font à Saint-Jean. Je crois même pouvoir dire que le nombre de steamers qui prendront des chargements dans ce parlement au cours de la prochaine saison d'hiver, sera plus élevé qu'auparavant ; dans tous les cas, il ne sera pas moindre, et tout semble indiquer une augmentation sous ce rapport.

Le contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie Allan, est virtuellement un contrat pour le transport des malles. Autrefois les malles étaient expédiées par voie de Portland, mais une fois l'Intercolonial terminé, il fut décidé de les expédier par voie d'Halifax. Il n'était pas question de Saint-Jean à cette époque ; et c'est Halifax qui était considéré comme le port d'expédition des malles. Mais les steamers continuaient de se rendre à Portland pour y prendre ou décharger leurs cargaisons, de

sorte que Portland restait virtuellement leur port d'hiver. Il y a quelques années passées, le gouvernement résolut de mettre fin à cet état de choses, et il décida que le contrat, tout en ne concernant que le transport des malles, devrait pouvoir servir incidemment au développement du commerce canadien. Il donna donc avis à la Compagnie Allan que si elle voulait conserver le transport des malles il lui faudrait charger ses navires au Canada ; aucun port particulier n'était indiqué ; car ce point importait peu au gouvernement ; tout ce qu'il nous fallait, c'était que les navires fussent chargés dans un port canadien ; libre à la compagnie de choisir celui qui lui convenait le mieux. La compagnie prit alors les mesures nécessaires pour charger ses navires à Saint-Jean, du moins pour la plus forte partie de leur cargaison, les malles et la balance du chargement devant être pris à Halifax. C'est là l'arrangement qui a prévalu pendant un certain nombre d'années. Le contrat actuel contient une clause, insérée à la demande expresse de la compagnie, dans laquelle il est dit qu'elle ne sera obligée de charger ses navires à Saint-Jean que lorsqu'elle pourra y trouver du fret en quantité suffisante. Mais comme cette année le Canadien du Pacifique possède ses propres steamers, on s'est trouvé en présence d'un nouvel état de chose. La Compagnie Allan trouvait du fret à Saint-Jean, grâce à un arrangement conclu avec le Canadien du Pacifique qui lui apportait presque tout le fret nécessaire au chargement de ses navires . Mais, come le Canadien du Pacifique possède maintenant ses propres navires, elle s'est trouvée dans l'impossibilité de fournir à la Compagnie Allan tout le fret dont cette dernière a besoin. Personne ne cherche à diminuer les affaires qui se font à Saint-Jean, ni le nombre de steamers qui fréquente son port, seulement le Canadien du Pacifique veut charger ses propres navires au lieu de charger les navires de la Compagnie Allan. Après s'être assuré que le Canadien du Pacifique était incapable de lui accorder ce trafic parce qu'il en avait besoin pour ses propres navires—ce qui est tout naturel—la Compagnie Allan demanda la permission de retirer de ce port quelques uns de ses navires.

Elle voulait qu'on lui permît d'envoyer seulement trois steamers à Saint-Jean au lieu de cinq, et que quant aux deux autres elle ferait son possible pour leur trouver des chargements ailleurs. On admettra qu'il est bien raisonnable de la part du Canadien du Pacifique de préférer fournir du fret à ses propres navires. D'un autre côté, du moment que ce chemin de fer est incapable de fournir le fret nécessaire à la Compagnie Allan, il ne serait pas juste d'exiger que la Compagnie Allan envoie ses steamers à Saint-Jean où ils ne pourraient trouver de cargaison.

Sachant que le trafic de Saint-Jean n'aurait pas à en souffrir et que le nombre des steamers fréquentant son port ne serait pas diminué, puisque les navires du Canadien du Pacifique prendraient la place de navires de la Compagnie Allan, le gouvernement ne vit aucune raison qui fût de nature à l'empêcher de se rendre à la demande de la Compagnie Allan et à lui permettre de n'envoyer à Saint-Jean que le nombre de steamers qu'elle croyait pouvoir y changer. L'arrangement proposé permet à la compagnie de charger trois steamers à Saint-Jean au lieu de cinq comme d'ordinaire. Tout le trafic qui s'expédiait par les navires de la Compagnie Allan continuera de passer par le port de Saint-Jean, seulement il sera expédié par les steamers du Canadien du Pacifique. La Compagnie Allan a essayé d'obtenir le concours de l'Intercolonial pour lui assurer du fret en quantité plus considérable à Halifax ; et l'on est à essayer de conclure des arrangements qui permettront aux deux navires qui ne pourront trouver de chargement à Saint-Jean d'aller charger à Halifax. Nous ignorons encore si cette tentative sera couronnée de succès. Les autorités de l'Intercolonial sont bien disposées à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour donner satisfaction à la Compagnie Allan quant à ce qui concerne ses cargaisons, comme elles seraient heureuses de contribuer au développement du commerce de n'importe quel port canadien.

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi on conclurait des arrangements avec la Compagnie Allan, pour que cette dernière envoie ses navires à Halifax et qu'elle s'entende avec l'Intercolonial, quand le fret qu'ils pourront se procurer doit venir de l'ouest. Ce ne sont pas des marchandises venant de la Nouvelle-Ecosse qui seront expédiées à bord de ces steamers, c'est le fret venant de l'ouest et transporté par l'Intercolonial. Or, pour charger ces marchandises à bord des navires à Halifax, il faut les transporter sur une bien plus longue distance que pour les expédier à Saint-Jean. Dans ce cas, pourquoi aurait-on besoin de retirer ces navires de la route de Saint-Jean ? Ce dernier port peut recevoir toutes les marchandises que peuvent prendre les navires du Canadien du Pacifique, des lignes Allan et Donaldson ou de toute autre ligne dont les steamers pourraient se rendre à cet endroit. L'Intercolonial possède à Saint-Jean un élévateur et autres aménagements établis par le gouvernement pour l'usage du chemin. Je ne vois pas pourquoi l'on établirait cette distinction injuste à l'égard de Saint-Jean. Je ne vois pas pourquoi la Compagnie Allan, agissant évidemment de concert avec le gouvernement, ferait des démarches pour amener des citoyens de Saint-Jean à approuver cet arrangement. Ces personnes ont été trompées, et plusieurs d'entre elles seraient heureuses de voir leur nom rayé de cette pétition. On me dit que lorsqu'elles ont signé cette pétition, on leur a demandé de garder la chose secrète durant deux jours. C'est là une procédure bien étrange

de la part de ceux qui ont fait signer ces pétitions. J'ignore quelles étaient ces personnes, mais le simple fait de leur demander de tenir la chose secrète aurait dû leur laisser soupçonner que l'on était en train de travailler contre les intérêts du port de Saint-Jean.

Je n'ai pu comprendre, d'après les explications fournies par l'honorable ministre M. Fielding), quelle raison peut exister d'abroger une des clauses du contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie Allan au sujet du nombre de voyages que doivent faire ses navires. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique a convenu de fournir à la compagnie du fret en quantité suffisante pour charger trois de ses navires, il me semble que le chemin de fer Intercolonial, grâce à l'entente conclue avec le chemin de fer du Grand Tronc—entente qui doit continuer d'exister—devra pouvoir se procurer du trafic de ce dernier chemin à Montréal, puisque c'est là l'idée qui a présidé à son prolongement jusqu'à Montréal. Le gouvernement doit pouvoir mettre cette entente en vigueur de manière à obtenir assez de trafic pour charger deux navires dans le port de Saint-Jean. L'honorable ministre n'a pas donné, à mon avis, une excuse suffisante pour justifier le gouvernement de suivre la ligne de conduite qu'il a énoncée. Il est bien extraordinaire que ce changement ait lieu dès que le Nouveau-Brunswick perd son représentant dans le ministère. Il est de la plus haute importance que cette perte soit réparée sans retard, afin que le gouvernement puisse bénéficier des conseils d'un représentant de cette province. Si cette injustice à notre égard est le résultat de la perte du ministre qui nous représentait dans le cabinet, plus tôt il sera remplacé par un autre représentant du Nouveau-Brunswick le mieux ce sera pour cette province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'on se rappelle la manière dont l'honorable député (M. Fowler) et ses amis ont traité le représentant du Nouveau-Brunswick, lorsqu'il faisait partie du cabinet, la sympathie que lui témoigne en ce moment l'honorable député (M. Fowler) est bien mal venue de sa part.

M. FOWLER : Mes sympathies ne sont pas pour lui mais pour la province.

Le MINISTRE DES FINANCES : La province comme la ville de Saint-Jean peuvent se passer des sympathies de l'honorable député, car leurs intérêts sont entre bonnes mains.

M. FOWLER : Ce n'est pas ce que pense la population de cette province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois connaître la population de Saint-Jean tout aussi bien que l'honorable député (M. Fowler). Il va peut-être trouver cette assertion un peu osée de ma part, car il demeure près de là, et je n'y vais moi-même qu'occasionnellement. Seulement, je sais que les citoyens de Saint-Jean sont justes autant que raisonnables, qu'ils sont animés du véritable esprit public, et que la majorité d'entre eux ne partagent pas les craintes que l'on fait entendre, tant dans cette Chambre que dans les journaux, au sujet de la prétendue injustice qui est commise à son égard. Nulle autre partie du pays n'a été traitée avec plus de considération par le gouvernement actuel que la ville de Saint-Jean. Elle a été traitée avec justice dans le passé comme il en sera de même à l'avenir, et je sais que ces citoyens ne demandent pas plus. S'il y a dans cette Chambre ou ailleurs, des gens qui veulent obtenir plus que ce qui est dû à Saint-Jean, Halifax ou autres endroits, je dois leur dire immédiatement, qu'ils vont être déçus dans leurs espérances. Cette prétendue violation du contrat, mentionnée par l'honorable député n'existe pas. Le représentant du Nouveau-Brunswick, à qui l'honorable député a fait allusion, faisait partie du cabinet lorsque la condition était que ces navires ne seraient obligés de charger à Saint-Jean que lorsqu'ils pourraient y trouver du fret en quantité suffisante. Par conséquent, la condition que nous mettons en vigueur aujourd'hui, se trouvait dans le contrat avant que cet honorable député sorte du ministère.

M. FOWLER : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question ? Il prétend que le fait d'avoir réduit de deux le nombre des navires, n'a apporté aucun changement au contrat. S'il en est ainsi, pourquoi est-on obligé de le faire approuver par le gouvernement ? Si les conditions sont restées les mêmes, pourquoi la Compagnie Allan a-t-elle cru devoir s'adresser au gouvernement ? A en croire l'honorable ministre, cette compagnie peut envoyer ses navires à n'importe quel port canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : La réponse à la question de l'honorable député se trouve dans la clause du contrat stipulant que lorsqu'il n'y a pas de fret disponible à Saint-Jean pour ses steamers, ils n'étaient pas obligés de s'y rendre. Cette condition est encore dans le contrat. La compagnie nous a dit qu'elle ne pouvait plus obtenir de fret à Saint-Jean, et en agissant ainsi, elle n'a fait qu'user du droit que lui accorde le contrat.

L'honorable député nous a parlé d'arrangements secrets. Pour ma part je n'en connais absolument rien. La Compagnie Allan est venue nous dire qu'à l'avenir le Canadien du Pacifique serait incapable de lui fournir des chargements pour tous ses navires à Saint-Jean. Si cette dernière ville devait perdre quelque chose par suite de cet arrangement, je m'expliquerais les plaintes que l'on pourrait faire entendre. Mais, lorsque l'on considère qu'elle ne perdra pas une seule livre de ce fret et que son trafic ne sera pas diminué, je ne puis comprendre la cause de ces plaintes.

L'honorable député demande pourquoi nous ne chargeons pas ces steamers à Saint-Jean en utilisant l'Intercolonial. A cela je réponds : parce qu'on ne nous l'a pas demandé. Si la Compagnie Allan ou toute autre compagnie de chemin de fer travaillant de concert avec elle—car cette condition est nécessaire—ont une proposition à soumettre au gouvernement dans le but de transporter les marchandises nécessaires aux chargements de ces steamers sur l'Intercolonial, nous sommes prêts à les traiter avec autant de libéralité que nous l'avons fait lorsqu'il s'est agi de la proposition que je viens de mentionner. C'est aux compagnies de steamers qu'il appartient de nous faire la proposition. La Compagnie Allan nous a demandé de lui faciliter l'expédition de ces marchandises jusqu'à Halifax, parce que ses navires ne pouvaient pas charger à Saint-Jean, le Canadien du Pacifique ayant besoin de tout le fret qui arrive à ce port pour ses navires. Nous avons accordé à la demande de la compagnie toute l'attention qu'elle méritait et nous sommes prêts à faire la même chose pour n'importe quel autre port canadien, auquel l'Intercolonial est relié, si l'occasion s'en présentait.

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi le ministre des Finances se plaindrait de la population de Saint-Jean, parce que cette question a été soulevée ici. Il prétend qu'il y a une plainte de la part de la ville de Saint-Jean——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit de la part de la ville de Saint-Jean.

M. FOWLER : Les citoyens de cette dernière ville n'ont pas l'habitude de se plaindre, mais ils aiment à faire respecter leurs droits. Ils ont fait de grands sacrifices pour établir un trafic dans leur ville. Ils ont fait plus que les citoyens de n'importe quelle autre partie du Canada ; car ils ont dépensé leur propre argent à cette fin. Une grande partie de l'argent dont on se sert pour améliorer ce port est fournie par les contribuables. On a dépensé un million de dollars à cette fin, et parce que ces gens éprouvent un certain dépit de voir qu'on leur enlève ces trois navires, le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux les accuse de faire entendre des cris de détresse, et cette remarque de sa part est applaudie par certains représentants d'Ontario et en particulier par l'honorable député de York-ouest (M. Campbell).

M. CAMPBELL : L'honorable ministre n'a pas accusé les citoyens de la ville de Saint-Jean de pousser des cris de détresse ; cette remarque de sa part s'adressait à certains représentants de cette province.

M. FOWLER : Je veux faire remarquer à l'honorable député d'York-ouest, que le ministre des Finances n'a fait aucune déclaration de cette nature. Voudrait-on prétendre que les membres de cette Chambre se plaignent injustement, du moment qu'ils font ressortir une injustice que l'on est en train de commettre à l'égard de la province à laquelle ils appartiennent ; qu'ils se plaignent, parce qu'étant responsables des droits de leur province, ils ne craignent pas de les défendre ? L'honorable député d'York-ouest a lui-même fait entendre des gémissements en faveur des maraîchers de son comté. Voilà ce que cet honorable député peut faire. Nous l'avons entendu se plaindre bien piteusement l'autre jour, alors qu'il parlait des taux de transport sur la farine, car il s'agissait là de quelque chose qui l'intéressait directement. Il se sentait blessé et il était prêt à aboyer plus fort que n'importe quel vilain chien que j'aie jamais entendu.

M. TALBOT : A l'ordre !

M. FOWLER : Je ne compare pas l'honorable député à un vilain chien ; mais si le député de Bellechasse veut l'entendre de cette manière, c'est son affaire.

M. TALBOT : A en juger par le langage dont se sert l'honorable député, je crois que la comparaison lui conviendrait plutôt qu'à moi. Elle est digne d'un homme de sa taille.

M. FOWLER : Physiquement parlant, je crois pouvoir soutenir avantageusement la comparaison avec l'honorable député de Bellechasse, et sous le rapport de l'intelligence, je le surpasse.

M. TALBOT : Dans l'art d'aboyer.

M. FOWLER : Pour en revenir à la question, l'honorable député a établi une distinction——

M. TALBOT : Je n'ai rien dit.

M. FOWLER : Je m'adressais au ministre, non au député de Bellechasse. Mais ce dernier s'imagine avoir une telle importance, que si quelqu'un fait allusion à un député, il se figure aussitôt que ces remarques s'adressent à lui. N'est-il pas étrange de prétendre, comme l'a fait le ministre des Finances, que parce qu'aucune compagnie de steamers n'a demandé à faire transporter son fret jusqu'à Saint-Jean par l'Intercolonial, que c'est là une raison suffisante pour ne pas utiliser ce chemin pour transporter les marchandises jusqu'à cet endroit. Devrons-nous attendre, pour utiliser les avantages qu'offrent ces ports, que quelques compagnies de steamers nous demandent la permission de s'en servir ? L'honorable ministre prétend que la compagnie n'a pas demandé au gouvernement de lui permettre d'expédier ses marchandises jusqu'à Saint-Jean par l'Intercolonial. Or, d'après l'arrangement intervenu entre le gouvernement et le Grand Tronc, ce dernier est obligé de remettre à l'Intercolonial à Montréal tout le trafic de l'ouest destiné à l'exportation. N'existe-t-il pas un arrangement de cette nature ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, quant aux marchandises en destination des

provinces maritimes, sans tenir compte du port auquel elles sont adressées.

M. FOWLER : Cela comprendrait également les marchandises destinées à l'exportation. Si le Grand Tronc est obligé de livrer son fret à l'Intercolonial à Montréal, cela doit s'appliquer aux marchandises destinées à l'exportation comme aux marchandises destinées au trafic local. Et s'il en est ainsi, le gouvernement et l'administration de l'Intercolonial doivent pouvoir transporter ces marchandises sur leur propre voie jusqu'à Saint-Jean. Alors, pourquoi faire ce changement ? Pourquoi permettre à ces deux navires de s'éloigner du port de Saint-Jean pour se rendre à Halifax ? Le fret qu'ils pourront se procurer à Halifax devra leur être fourni par l'entremise de l'Intercolonial, et comme il faut le transporter sur une distance d'une centaine de milles de plus pour le faire parvenir à Halifax, ce transport coûte beaucoup plus cher que si ces marchandises étaient laissées à Saint-Jean.

S'il s'agissait d'un millier de milles à parcourir, une différence d'une centaine de milles ne constituerait pas une chose bien importante, mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'un trajet de quatre ou cinq cents milles, car une différence d'une centaine de milles est alors une question importante. Vous transportez ces marchandises jusqu'à Halifax pour le même prix que si vous les laissiez à Saint-Jean, alors que vous avez dans ce port un élévateur et tous les aménagements nécessaires, qui restent inexploités.

Dans quel but en agit-on ainsi, je l'ignore. Mais comme le ministre intérimaire des chemins de fer appartient à la Nouvelle-Ecosse, on serait presque porté à croire qu'il a commis cette injustice à l'égard de Saint-Jean dans le but de favoriser sa propre province. Il n'y a pas que la population de la ville de Saint-Jean que cette question intéresse ; elle intéresse également celle des environs qui a à cœur le développement de ce port. Nous y sommes tous intéressés, et j'ai le droit de discuter ce qui intéresse mes commettants. Je ne crois pas, parce que je cherche à protéger les intérêts du port de Saint-Jean et de mes commettants, parce que je demande pourquoi on établit une distinction injuste à leur égard, que l'on soit en droit de me dire que la population de la cité de Saint-Jean aboie, ou qu'un des représentants du Nouveau-Brunswick dans cette Chambre fait la même chose, parce qu'il protège les intérêts de ceux qu'il représente. L'honorable ministre devrait pouvoir nour fournir de meilleures raisons que celles qu'il a invoquées jusqu'à présent pour justifier ce changement. Quand il prétend qu'il n'y a rien dans le contrat qui oblige la compagnie à charger ses navires à Saint-Jean, et qu'elle peut le faire où bon lui semble, cela ne cadre guère avec sa déclaration que la compagnie s'est adressée au gouvernement et lui a demandé la permission de charger ses navires ailleurs. Il a ajouté que la compagnie ne pouvait envoyer ses navires à Halifax que dans le cas où elle ne pourrait trouver de fret à Saint-Jean. Or, comment peut-elle savoir qu'il n'y a pas de fret à Saint- Jean ? Qu'est-ce qui peut le lui faire supposer ? Le Canadien du Pacifique s'est engagé à lui fournir le fret nécessaire au chargement de trois de ses navires. Mais du moment que ce fret vien de l'ouest, elle peut aussi bien l'obtenir à Saint-Jean qu'à Halifax. La seule difficulté que j'y voie, c'est que dans le dernier cas, il faut le transporter sur une distance d'une centaine de milles de plus.

A une heure le comité suspend sa séance, pour la reprendre à trois heures.

M. FOWLER : Lorsque vous avez quitté le fauteul M. l'Orateur, nous en étions à discuter le retrait de la part de la Compagnie Allan, de deux de ses navires du service entre Liverpool et Saint-Jean. J'essayais d'expliquer qu'il est contraire aux intérêts de la ville de Saint-Jean de voir diminuer l'efficacité du service que cette ville a eu jusqu'à présent, et que cela est fait en violation du contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie Allan, dont la subvention a été augmentée de $25,000 durant la présente session. Lorsque cette subvention additionnelle a été votée par la Chambre, personne ne songeait à ce que le service serait diminué sous aucun rapport ; autrement, les raisons invoquées à l'appui de cette subvention auraient cessé d'exister, car la Compagnie Allan peut faire le service à bien meilleur marché d'Halifax à Liverpool que de Saint-Jean à Liverpool.

Il ne s'agit pas ici d'une question politique, et ce n'est pas ainsi que l'envisage la population de Saint-Jean. C'est une question qui affecte tout le monde, et une protestation a été présentée par le conseil municipal, qui est le représentant immédiat de la population de Saint-Jean.

Ce conseil est composé de représentants appartenant aux deux partis politiques, quant à ce qui concerne la politique fédérale, et tous ont été unanimes à signer cette résolution de protestation dont une copie a été transmise par télégraphe au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Le gouvernement est donc censé en avoir pris connaissance. Le demande qu'elle contient n'est pas déraisonnable. Le conseil demande simplement à ce que le gouvernement n'apporte aucun changement au contrat avant de lui avoir fourni l'occasion de faire connaître ses raisons. Cela me paraît bien raisonnable. Ce conseil constitue certainement une des parties intéressées, et comme ce changement est déjà fait, si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, je considère que le gouvernement n'a pas fait preuve de justice dans toute cette affaire. Est-ce que j'ai bien interprété les paroles de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le ministre du Commerce a accordé cette permission, mais comme il n'est pas ici en ce moment, je parle sujet à correction. Toutefois, je crois que c'est là ce qui a eu lieu.

M. FOWLER : Alors permission a déjà été accordée à la Compagnie Allan, par le ministre du Commerce, de retirer deux de ses navires du service. Quoique le conseil de ville de Saint-Jean ne soit pas directement une des parties au contrat, il l'est indirectement, car cette question est d'un intérêt vital pour la ville. La population de Saint-Jean a fait de grands sacrifices pour améliorer son port. Proportionnellement au chiffre de la population, les citoyens de cette ville ont fait sous ce rapport plus que n'importe quel autre port de ce pays ; cela leur donnait droit à beaucoup de considération de la part du gouvernement, et ce dernier aurait pu leur fournir au moins l'occasion d'être entendus avant d'opérer ce changement. Cette question m'intéresse aussi directement que la population de la ville de Saint-Jean. Le comté que je représente est limitrophe de la cité, et tout ce qui est à l'avantage de la ville de Saint-Jean est aussi à son bénéfice. Voilà mon excuse, si j'en avais besoin d'une, pour avoir soulevé cette question. J'espère que la permission accordée à la Compagnie Allan va être retirée, et que l'on va fournir à la population de Saint-Jean l'occasion d'exposer ses raisons à l'encontre de cette proposition, par l'entremise des membres de son conseil avant que ce changement soit mis en vigueur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis que me contenter de répéter ce que j'ai dit ce mattin, quant à ce qui concerne la population de Saint-Jean. J'ai alors déclaré que je connaissais les citoyens qui habitent cette ville ; que je les savais aussi justes que raisonnables ; et qu'une fois qu'ils se seraient rendu compte que le gouvernement les traite avec justice et équité, ils n'éprouveraient aucune sympathie pour ceux qui, dans cette Chambre ou dans les journaux, se plaignent que Saint-Jean n'est pas traité avec justice par le gouvernement. Ceux des citoyens de Saint-Jean qui ont eu assez d'esprit civique pour contribuer à l'amélioration de leur port sont des gens responsables, et quand nous pourrons leur démontrer que nous les traitons avec justice, ils repousseront cette prétention émise dans certains quartiers que le gouvernement fait preuve d'injustice à leur égard. Voilà ce que j'ai dit ce matin et je le répète en ce moment. Je tiens de plus à ajouter qu'il n'y a pas eu d'injustice de commise à l'égard de Saint-Jean, et que l'on n'a pas empiété sur les privilèges que cette ville ait jamais possédés. Aucun changement important n'a été apporté aux conditions essentielles du contrat; aucun changement dans le sens indiqué par mon honorable ami (M. Fowler). Je répète que ce contrat est avant tout un contrat pour le transport des malles. C'est dans ce but qu'il a été conclu à l'origine, et comme Saint-Jean n'a jamais été un port pour l'expédition des malles, cette ville n'avait rien à y voir.

Lorsque les malles cssèrent d'être expédiées de Portland, il fut stipulé au contrat qu'elles le seraient d'Halifax, et c'est ce qui a eu lieu depuis. La compagnie n'en continua pas moins d'utiliser le port de Portland pour des fins commerciales, et c'est vers ce port que se dirigeait une partie des marchandises que ses navires transportaient. Le gouvernement résolut de mettre fin à cet état de choses, et d'utiliser ce contrat, qui n'avait pour but que le transport des malles, pour développer le commerce canadien. Il demanda donc à la Compagnie Allan de charger ses navires au Canada, sans indiquer que cela devrait se faire à Saint-Jean, Halifax, ou autre port. Le gouvernement prit cette décision dans le but de travailler au développement du commerce canadien, et non dans le but de favoriser un port plutôt qu'un autre. La Compagnie Allan s'arrangea de manière à ce que ses navires prissent une partie de leur cargaison à Halifax, et la plus grande partie à Saint-Jean. Cet arrangement subsista pendant un certain temps. Cette année la Compagnie Allan nous déclara qu'elle ne pouvait continuer ce système car ses navires se trouvaient dans l'impossibilité d'obtenir des cargaison à Saint-Jean. Cela n'est pas dû au fait que le fret diminue, car il y est apporté en plus grande quantité que jamais ; mais la position se trouve différente par suite de l'acquisition qu'a fait la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'un certain nombre de navires. Cette dernière compagnie tient à utiliser ses navires et elle a dit à la Compagnie Allan : Comme nous sommes incapables de vous donner autant de fret qu'auparavant, nous allons diviser le trafic ; nous allons en garder une partie pour nous et vous donner le reste. La Compagnie Allan a bien été obligée d'accepter cette proposition. Elle nous a communiqué la correspondance échangée avec le chemin de fer Canadien du Pacifique établissant ces conditions. Elle s'est également adressée aux principaux citoyens de Saint-Jean—plusieurs d'entre eux ; je ne dis pas tous—et elle s'est assuré l'assentiment d'un bon nombre des hommes d'affaires les plus importants de la ville de Saint-Jean, ceux qui sont le plus intéressés à son développement. Ces hommes ont reconnu que la proposition qui leur était soumise par la Compagnie Allan était juste et raisonnable, ils l'ont approuvée, et ils ont averti le ministre du Commerce qu'ils en étaient satisfaits.

En agissant ainsi, la ville de Saint-Jean ne fait aucun sacrifice, car il s'y fera tout autant de trafic et même plus cette année que l'année dernière. La seule différence c'est que les steamers du chemin de fer Canadien du Pacifique remplaceront les steamers de la ligne Allan. Conséquemment, Saint-Jean ne perd rien, et c'est pourquoi je

suis certain que les citoyens intelligents de cette ville, lorsqu'ils auront étudié la question, seront satisfaits comme ceux dont je veux parler et qui ont communiqué au ministre du Commerce leur approbation du changement qui est fait. C'est là toute l'histoire du contrat.

Le seul autre point est que la Compagnie Allan déclare qu'elle ne peut charger ses navires qu'en partie à Saint-Jean et qu'il lui faut compléter ses chargements à Halifax. Elle demande donc d'arranger les choses de façon à ce qu'elle prenne une portion plus considérable de ses cargaisons à Halifax. Nous serons très heureux si nous pouvons nous rendre à ce désir. C'est une question qui peut être réglée entre les compagnies de steamers et les lignes de chemin de fer. Si la Compagnie Allan ou toute autre compagnie de steamers fait la même proposition de prendre le fret de l'Intercolonial à Saint-Jean et fait les raccordements et les arrangements nécessaires, nous serons disposés à la traiter de la même manière. La seule raison pour laquelle nous avons accordé cet arrangement à la ligne Allan ; c'est parce qu'elle l'a demandé ; et si cette compagnie ou une autre compagnie demande la même chose à l'égard de Saint-Jean, nous ferons tout en notre pouvoir pour le lui accorder. J'ai tant de confiance dans l'esprit de justice des citoyens de Saint-Jean que je ne crains pas leur verdict.

M. FOWLER : Il est étrange que le gouvernement s'adresse ainsi à certains citoyens de la ville de Saint-Jean——

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne s'est adressé à personne.

M. FOWLER : Quelqu'un s'est adressé à eux ; la ligne Allan.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est son affaire.

M. FOWLER : Du moment que le gounement accepte cette pétition comme exprimant les vues des citoyens de Saint-Jean, il ignore ainsi les représentants de cette ville régulièrement élus par le peuple. Ceux-ci réunis en assemblée régulière, votent une résolution contre ce projet, et la seule excuse que le gouvernement peut donner est que la ligne Allan, qui reçoit une augmentation de subsides cette année, ne veut pas venir au port de Saint-Jean comme à celui d'Halifax. Cette compagnie était obligée, en vertu de son contrat, de venir au port de Saint-Jean comme à celui d'Halifax, mais maintenant on lui permet de ne pas envoyer à Saint-Jean deux des cinq steamers qui venaient à ce port, et, cependant, on lui augmente son subside de $25,000, pour un service moindre que celui de l'année dernière. Comment peut-on justifier cela ? On ne peut pas certainement prétendre qu'un certain nombre de particuliers ont le droit de parler pour toute la ville et à l'encontre des vues de ses représentants. Ignorer ainsi les représentations faites par le conseil de ville et accueillir à leur place une pétition signée par des particuliers ne me semble guère être conforme à la doctrine libérale. Ce changement peut ne pas déranger ces particuliers, mais la ville elle-même le sera et le ministre des Finances s'apercevra qu'il se trompe lorsqu'il croit que son action recevra l'approbation des citoyens de Saint-Jean, car ce n'est pas supposer chez eux un manque d'intelligence que de croire qu'ils protesteront ; au contraire. Le ministre des Finances dit qu'il est prêt à accorder à d'autres lignes de steamers les mêmes conditions qu'à la ligne Allan. C'est dire que si ces lignes ont une subvention pour naviguer entre Saint-Jean et les ports européens, il est prêt à leur permettre d'abandonner le port de Saint-Jean, si elles le demandent. C'est la seule signification que je puis donner aux paroles du ministre des Finances. Il faut qu'il ait une grande confiance dans les citoyens de Saint-Jean, s'il croit qu'ils vont permettre paisiblement qu'on les traite ainsi. Je dis donc que s'il y avait eu un représentant de la ville dans le cabinet, cette permission n'aurait pas été accordée ; elle ne l'aurait pas certainement été sans que les citoyens de Saint-Jean en eussent connaissance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois répéter que la ville de Saint-Jean ne souffre aucun tort. Il en partira cette année plus de fret que l'année dernière, je crois, et il y viendra plus de steamers.

M. FOWLER : Quelles seront les nouvelles lignes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie du Pacifique aura un grand nombre de steamers. On me dit que les deux paquebots à passagers que la ligne Allan retirera de Saint-Jean seront remplacés par plus de deux paquebots de la ligne de steamers du chemin de fer du Pacifique, et conséquemment il se fera au port de Saint-Jean plus de trafic en vertu de cet arrangement l'hiver prochain qu'il s'en est fait auparavant. C'est le premier point sur lequel je veux insister, et c'est la raison pour laquelle je crois que les citoyens de Saint-Jean, qui sont des gens justes et raisonnables, approuveront l'arrangement lorsqu'il leur sera expliqué comme il l'est. Puis, l'honorable député dit que nous nous sommes adressés à la ligne Allan et que nous avons fait ceci avec elle, cela et autre chose. Nous n'avons rien fait de la sorte. La ligne Allan s'est adressée régulièrement par ses représentants au ministre du Commerce et lui a déclaré que les nouveaux arrangements l'empêchait de charger ses steamers au complet à Saint-Jean, parce qu'il n'y avait pas suffisamment de fret. Cet arrangement est bon en lui-même, peu importe qui l'approuve ou le condamne. Je ne veux pas dire que des citoyens de Saint-Jean ont individuellement un meilleur jugement que les

membres du conseil municipal en bloc. Ce conseil a été appelé à la hâte, et a adopté cette résolution sans être, j'en suis sûr, pleinement informé de toutes les circonstances. Après que la ligne Allan aura pris à Saint-Jean tout le fret qu'elle peut y obtenir, elle enverra ses steamers à Halifax compléter leurs chargements.

M. COCHRANE : N'est-elle pas obligée en vertu du contrat d'aller à Halifax quand même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. COCHRANE : Alors vous ne lui imposez aucune obligation nouvelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est obligée d'aller à Halifax prendre les malles, mais elle n'y trouve pas toujours un chargement complet. Avant le nouvel arrangement elle prenait la plus grande partie de son chargement à Saint-Jean.

M. COCHRANE : Je suppose qu'elle prenait à Halifax ce qu'elle pouvait obtenir. Quand bien même ses steamers auraient trouvé un chargement complet à Saint-Jean, ils étaient tout de même obligés d'aller à Halifax pour prendre les malles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais par le nouvel ararngement la Compagnie Allan ne pourra plus charger que trois de ses steamers sur cinq à Saint-Jean, et elle a cru qu'il était inutile par conséquent d'en envoyer cinq s'ils ne doivent pas y trouver de fret.

M. FOWLER : Le raisonnement de l'honorable ministre est injuste, parce qu'il sait lui-même que l'Intercolonial se rend à Saint-Jean et pourrait fournir du fret à ce port aux steamers de la Compagnie Allan aussi bien qu'il leur en fournira à Halifax. La Compagnie du Pacifique n'enverra pas plus de steamers à Saint-Jean. Ces steamers sont ceux de la ligne Elder-Dempster qui font le service à ce port depuis plusieurs années.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'assure que l'on en augmentera le nombre.

M. FOWLER : C'est possible, mais je n'en ai encore aucune preuve. L'honorable ministre oublie que le chemin de fer Intercolonial transporte du fret de Montréal en vertu d'un arrangement avec le Grand Tronc ou du fret du Canada-Atlantique pour l'expédier par Saint-Jean ou Halifax. Je ne veux rien enlever au port d'Halifax. Je me suis laissé dire que le trafic sera tellement augmenté que les deux ports auront peine à y suffire. Le raisonnement de l'honorable ministre ne vaut rien. Tout cela a été fait pour plaire à la Compagnie Allan et l'exempter d'envoyer deux steamers à Saint-Jean. L'arrangement se résume à ceci : l'année dernière la Compagnie Allan recevait un subside de $25,000 pour cinq de ses steamers qui allaient au port de Saint-Jean ; cette année elle reçoit $25,000 de plus et n'en envoit que trois, et cet arrangement a été fait malgré les protestations du conseil de ville et sans avoir consulté les députés de la ville. Je crois qu'ils avaient le droit d'être consultés ; et le simple fait que dix-huit ou vingt citoyens de Saint-Jean ont signé la pétition ne justifie pas le gouvernement de s'être départi du contrat. L'honorable ministre dit qu'il n'y a rien au contrat obligeant la Compagnie Allan à toucher au port de Saint-Jean.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. FOWLER : J'avais cru comprendre cela. L'honorable ministre a dit que ce n'était pas une condition essentielle du contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. FOWLER : Je crois que les débats montreront que l'honorable ministre a dit cela. Prétend-il alors que la compagnie est obligée par ce contrat d'aller à Saint-Jean? Si elle est obligée c'est une raison de plus contre sa prétention, parce que le gouvernement en faisant disparaître cette obligation change les conditions essentielles du contrat, et cela sans consulter la population de Saint-Jean qui est plus intéressée dans ce changement qu'Halifax, où les steamers sont toujours obligés d'aller quand même prendre les malles et le fret qu'il peut y avoir.

Conséquemment, en prenant la défense de Saint-Jean je ne nuis pas au port d'Halifax et je ne cherche à lui nuire en aucune façon, car le changement dans le contrat de la ligne Allan n'apporte à cette ville aucun bénéfice. Ce changement ne bénéficie qu'à la Compagnie Allan parce qu'elle reçoit un subside plus considérable pour un service moindre que celui qu'elle faisait l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député mêle plusieurs choses. Lorsque je me suis servi des mots "conditions essentielles," je parlais des négociations qui ont eu lieu il y a plusieurs années lorsque la Compagnie Allan voulait faire de Portland son port d'hiver, et lorsque le gouvernement l'a obligée à choisir un port canadien. J'ai dit que ce n'était pas une condition essentielle que la Compagnie Allan touchât à un port plutôt qu'à un autre, du moment que ce port était un port canadien. C'est alors que le gouvernement obligea la compagnie à toucher aux deux ports Saint-Jean et Halifax, le gouvernement ne voyant pas la rivalité entre les deux ports. Il s'agissait alors d'un contrat pour le transport des malles et le côté commercial de la question ne vint que plus tard lorsque le gouvernemen décida que les malles ne partiraient pas de Portland. Le contrat dit que la Compagnie Allan ne sera pas obligée d'aller à

Saint-Jean si elle croit ne pas y trouver du fret en quantité suffisante, ce dont le ministre du Commerce doit être le juge. Je ne connais pas par le détail tout ce qui s'est passé entre le ministre du Commerce et la ligne Allan ; mais j'en connais la substance par ce que j'ai appris du ministre du Commerce lui-même et de la ligne Allan. Comme celle-ci ne pouvait pas obtenir des chargements complets à Saint-Jean elle demanda que cette condition du contrat fut observée. S'il se fut agi d'enlever du trafic à Saint-Jean, je comprendrais qu'il aurait été nécessaire d'étudier la question et de délibérer ; mais comme il paraissait clair que le trafic qui se fait aujourd'hui à Saint-Jean continuerait à s'y faire, et que toute la question se résumait à savoir si ce serait la ligne Allan ou la ligne du chemin de fer du Pacifique qui transportait ce trafic ; cela ne fait aucune différence à la ville de Saint-Jean que se soit une ligne ou une autre. Il est facile de comprendre que la Compagnie du Pacifique surveille ses intérêts en prenant pour ses steamers la plus grosse partie du trafic et en n'en donnant à la Compagnie Allan qu'une petite part ; il serait donc injuste de demander à la Compagnie Allan d'envoyer ses steamers à ce port et de les faire revenir vide. Au sujet de l'envoi du trafic à Halifax, le gouvernement n'a aucun trafic à donner. Sa ligne de chemin de fer n'est pas reliée avec l'ouest et nous ne sommes pas en position de commander le trafic du continent. Tout ce que nous pouvons faire c'est de recevoir le trafic que nous pouvons avoir des autres lignes de chemin de fer. La Compagnie Allan est venue nous trouver et nous a dit : Nous sommes obligés d'aller à Halifax pour la malle ; nous y prenons aussi une certaine quantité de fret et nous espérons que vous nous donnerez toutes les commodités que vous pourrez, car nous comptons avoir plus de fret cet hiver que d'habitude. Si la Compagnie Allan ou une autre compagnie venait dire au gouvernement qu'elle a conclu des arrangements avec les chemins dans l'ouest pour transporter par l'Intercolonial du trafic à Saint-Jean, je serais heureux de lui rendre justice. Mais si l'on ne fait rien, je ne vois pas ce que je puis faire.

M. FOWLER : Lorsque l'Intercolonial a été prolongé jusqu'à Montréal on a dit que le Grand Tronc lui passerait son trafic en hiver. L'honorable ministre dit maintenant que l'Intercolonial n'a pas de raccordements avec aucune ligne de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Grand Tronc n'a pas de ligne dans l'ouest.

M. FOWLER : Il a des lignes dans toute la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'Ontario a cessé d'être l'ouest.

M. FOWLER : Pour les provinces maritimes l'Ontario est encore l'ouest. L'une des plus fortes raisons que l'on allèguait pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal était que ce chemin de fer obtiendrait un trafic suffisant pour payer le coût du prolongement, et maintenant le ministre des Finances dit qu'il ne vient pas de trafic de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. FOWLER : L'honorable ministre a dit que nous n'avions pas de raccordements à Montréal et qu'il est impossible au gouvernement d'amener du trafic à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. FOWLER : Il est surprenant que l'honorable ministre ait la mémoire si courte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas encore aussi surprenant que l'incapacité de mon honorable ami de me comprendre.

M. FOWLER : Je n'essaye pas à faire dire à l'honorable ministre autre chose que ce qu'il a dit, et je veux discuter la question d'une manière juste. Je veux que justice soit faite. La compagnie devait continuer à être obligée d'envoyer ses steamers à ces deux ports, entre lesquels il n'y a pas de raison pour qu'il y ait rivalité. Dans la position responsable qu'il occupe, l'honorable ministre ne devrait pas parler de rivalité entre deux ports, et au lieu de l'apaiser, l'exciter. Tout ce que je demande, c'est que la Compagnie Allan envoie ses steamers à Saint-Jean comme à Halifax, et qu'elle prenne sa part de fret apporté par l'Intercolonial et complète ensuite ses chargements à Halifax. S'il n'y a pas de ligne de steamers nouvelle, je ne vois pas comment en diminuant le nombre de steamers de la ligne Allan au port de Saint-Jean on pourra transporter la même quantité de fret.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E) : Au sujet de cette affaire, je trouve étrange que bien qu'il y ait dans cette Chambre deux représentants de la ville de Saint-Jean et que ces représentants soient des amis du gouvernement, aucune protestation ne leur a été transmise. Il y a une autre considération dont on ne semble pas tenir compte ; la distance de Moncton à Saint-Jean est de 98 milles plus courte que celle entre Moncton et Halifax, mais à Halifax vous pouvez charger un navire la nuit comme le jour, à marée basse comme à marée haute, et ce port est plus rapproché de 250 milles de Londres et de Liverpool et 245 milles de Glasgow que le port de Saint-Jean.

M. FOWLER : Les remarques de l'honorable député sont toutes à côté de la question. Il ne s'agit pas de savoir quelle ville a le meilleur port, mais si le contrat fait avec la Compagnie Allan doit être observé et si l'on doit permettre à cette compagnie

après lui avoir accordé une subvention additionnelle de ne pas envoyer ses steamers au port de Saint-Jean. Je ne me propose pas de discuter les avantages respectifs des ports d'Halifax et de Saint-Jean. Je ne puis dire si les membres du conseil municipal de Saint-Jean ont été consultés sur la question, je n'en sais rien. Il est possible qu'on les ait consultés, mais je ne les vois pas ici.

Agrandissements à Halifax, $25,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà discuté ce crédit l'autre soir dans le budget principal, et je vais répéter l'explication que j'ai donnée alors. Une grande partie de ce crédit est un renouvellement de sommes déjà votées. L'année dernière nous avons voté $143,000, mais nous n'avons dépensé que $75,174, ce qui laisse une balance de $67,826 à voter de nouveau. Ce crédit, avec ceux du budget supplémentaire, feront un total de $229,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans la première partie de la séance nous avons laissé en suspens un crédit concernant la construction de voies d'évitements nouvelles. L'honorable député de Peel (M. Blain) a dit que nous avions voté beaucoup plus que cela l'année dernière. Je lui ai demandé si c'était pour des voies d'évitement et il m'a répondu que oui. Je crois cependant, après plus mûr examen, avoir découvert que le crédit dont il parlait, bien qu'il s'appliquât à des voies d'évitement, n'était pas celui dont je parlais moi-même. Il y a au budget un autre crédit concernant les améliorations dans lequel l'année dernière on avait compris les voies d'évitement, de sorte que les deux crédits sont un peu mêlés. Celui-ci comprend un grand nombre de petites améliorations. Il n'y a qu'une forte dépense, celle concernant l'agrandissement de la remise aux locomotives et la construction d'un bureau à Pirate-Harbour sur le détroit de Canso. L'intention est de construire à cet endroit une remise pour 12 locomotives à la place de l'ancienne qui n'en peut contenir que quatre. La dépense est estimée à $25,000.

M. BARKER : Pourquoi n'en faites-vous pas un crédit séparé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député a raison. Cette dépense est assez forte pour que l'on en fasse un crédit spécial, et je dois avouer que si j'avais à refaire le budget, c'est ce que je ferais. Les autres dépenses sont petites ; elles varieront de $300 et $400 jusqu'à $6,000, qui est la plus forte que je vois à part de celle de Pirate-Harbour.

M. LAVERGNE : Y aura-t-il dans ce crédit quelque chose pour construire une gare à Drummondville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une gare à Drummondville coûtera $6,000 d'après les calculs qu'on a faits, et je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami la réponse qu'il aurait désiré avoir. Je n'ai pas les détails devant moi, mais autant que je m'en souviens, nous devrons construire à Drummondville un hangar à marchandises, acheter un terrain et améliorer la station en général. Mon honorable ami nous a demandé outre cela de construire une gare. Pour le présent je regrette d'être obligé d'attendre, mais j'espère que ce qu'il demande lui sera accordé plus tard.

M. LAVERGNE : L'honorable ministre sait parfaitement que la gare de Drummondville n'est pas propre à recevoir les voyageurs. J'espère que le gouvernement trouvera moyen d'en construire une nouvelle avant longtemps.

M. BARKER : Lorsque nous avons discuté les crédits pour les voies d'évitement, l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Fielding) a prétendu qu'il valait mieux réunir toutes ces dépenses sous un même titre à cause des embarras qui pourraient résulter si le gouvernement ne pouvait pas faire les améliorations qu'on pourrait appeler imprévues. Il est évident que ce crédit de $88,000 est là en vue de permettre de faire ces améliorations imprévues. Les mots, " agrandissements et améliorations le long de la ligne ", comprennent à peu près tout ce qui est requis pour un chemin de fer, l'imprévu comme le prévu, et s'il arrivait qu'après avoir construit toutes les voies d'évitement qu'on a l'intention de construire, il survenait des besoins qui n'ont pas été prévus, le ministre aurait dans ce crédit de $88,000 tout l'argent nécessaire pour y subvenir. Le seul fait que l'on a inclus dans cet item un travail qui coûtera $35,000 montre avec combien peu de soin ce chemin est administré. La pratique des administrateurs de l'Intercolonial, sous l'ancien régime comme sous le régime actuel, a été de réunir plusieurs petites dépenses dans un seul crédit de $50,000 à $150,000 et ensuite de dépenser cette somme comme il leur plaisait. Cette méthode n'est pas dans l'intérêt du pays. Elle donne lieu à un grand relâchement et enlève au parlement tout contrôle sur ces dépenses. Il y a deux ans nous avons discuté devant le comité des comptes publics un item de ce genre sous le titre " agrandissements ", et nous avons découvert que l'on avait, sous l'empire de ce crédit, construit des gares et des voies d'évitement. On a accordé un crédit spécial de $8,000 pour construire une gare à Westville, je crois, où le gouvernement a dépensé $16,000, prenant tranquillement la balance de $8,000 à même le crédit portant le titre " agrandissements ". Si l'honorable ministre veut que le parlement puisse contrôler les dépenses du chemin de fer, il devra avoir un autre système que celui-ci. Que le système actuel ait été adopté il y a 30 ans ou l'année dernière peu importe, il faudra en adopter un meilleur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis du même avis que l'honorable député (M. Barker) que lorsqu'un crédit est considérable, et qu'il est grossi par la construction d'une gare ou d'autre chose semblable, ce crédit devrait être divisé, et ne pas dépasser chaque crédit.

M. COCHRANE : Comment se fait-il que vous ayez besoin de $88,000 d'améliorations le long de la ligne ? Le trafic a-t-il augmenté ou est-ce le chemin de fer qui se détériore ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les affaires ont augmenté ; j'ai donné les chiffres l'autre jour.

M. COCHRANE : L'honorable ministre peut-il nous dire si c'est le trafic local ou le trafic d'entier parcours qui a augmenté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les deux ont augmenté considérablement, mais le trafic local est peut-être de plus d'importance que l'autre. Afin d'y suffire il faut augmenter le nombre des voies d'évitement et agrandir les stations. Chaque fois que je voyage sur le chemin on me représente que les gares sont trop petites. Ces gares ont été construites il y a plusieurs années et devront être agrandies.

M. GOURLEY : L'honorable ministre a mentionné Brookfield. Quels travaux va-t-on faire à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous proposons d'agrandir la gare et le quai de débarquement. Pour cela il faudra un peu plus de terrain. La somme est petite.

M. GOURLEY : Elle ne devrait pas être petite. Brookfield est un endroit de commerce important sur l'Intercolonial entre Truro et Halifax ; c'est le centre d'exportation de toute la vallée de la rivière Stewiake et devrait être munie de toutes les facilités nécessaire ; on devrait y construire une gare un peu plus grande. Je suis allé à Brookfield l'année dernière et j'ai entendu plusieurs personnes se plaindre du manque d'espace pour le trafic considérable qui s'y fait ; et qui peut être la cause d'accidents. La cour de la gare est remplie de bois de toute sorte, et je demande au ministre d'augmenter de deux ou trois mille dollars la dépense qu'il veut faire à Brookfield.

M. LAVERGNE : Quelle somme allez-vous dépenser à Saint-Cyrille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les améliorations à Saint-Cyrille coûteront $1,500.

M. GOURLEY : Je regrette de voir que le budget ne contient aucun crédit pour augmenter les salaires des cantonniers et de tous les employés de l'Intercolonial. Le service de ce chemin de fer augmente en importance et les employés ne reçoivent pas un salaire proportionné au service important qu'ils rendent. J'en ai rencontré un certain nombre il y a quelque temps et je me suis informé de ce qu'ils gagnaient. Il est impossible qu'un homme qui reçoit $1.10, $1.20, et $1.30 par jour puisse vivre avec ce salaire. Il faut que cet homme soit ponctuel, qu'il fasse l'inspection du chemin à pied le matin, et qu'il exerce toute son énergie à protéger la vie et la propriété. Les premiers employés de ce chemin sont grassement payés, le sous-ministre et les gérants. Je ne m'en plains pas, mais je plaide la cause de pauvres cantonniers auquels est confié le soin de maintenir le chemin en bon état et de protéger la vie et la propriété. C'est sur le soin et la diligence du cantonnier que dépend la sûreté du chemin. Les employés du chemin de fer sur les trains, les conducteurs, les serrefreins, les ingénieurs, les chauffeurs, les chefs de gares, les télégraphistes, voilà les gens dont on devrait augmenter les salaires. Je crois que les télégraphistes ont reçu une augmentation il y a quelque temps, mais on me dit qu'elle est très petite. Qu'est-ce que c'est que 15 ou 20 cents par jour ajoutés au salaire d'un employé ? C'est tout au plus assez pour acheter une assiettée de pommes ou une livre de bonbons pour ses enfants. Toute l'échelle des gages sur le chemin de fer Intercolonial devrait être remaniée. Dans mon comté les employés de chemin de fer qui n'étaient pas autrefois considérés comme une très bonne classe de la société, sont maintenant beaucoup appréciés. Les employés de l'Intercolonial aujourd'hui, je suis heureux de le dire au ministre, je parle ici pour mon comté, sont d'une classe honorable de la population ; ils occupent de bonnes situations et méritent la confiance que l'on repose en eux. Leurs familles sont bien vues dans la société. Les enfants vont aux écoles, et dans la ville de Truro il n'y a pas de meilleure classe de citoyens. Je ne puis comprendre qu'un employé qui reçoit un si petit salaire puisse faire vivre sa famille. Je crois que personne dans cette Chambre et dans le pays s'opposerait à la proposition de bien payer ces employés. Tous les jours il arrive des accidents, parce que nous obligeons ces employés à travailler de trop longues heures, à consacrer au travail un temps qu'ils devraient consacrer au sommeil. Un homme s'épuise à travailler trop longtemps, et voilà comment les accidents arrivent. Cela ne devrait pas être. Supposons que l'on fasse travailler au-dessus de ses forces un cantonnier chargé du soin de la voie, quelque chose peut se déranger et le train fait la culbute. La vie du public voyageur est entièrement à la garde des employés de chemin de fer, et nous devrions nous y prendre de façon à en obtenir le meilleur service possible. Je demande au ministre d'augmenter le salaire de ces hommes en proportion de l'augmentation des affaires. Rien n'est plus honteux pour le Canada que de voir des ouvriers à l'emploi du gouvernement ne pas recevoir un salaire assez élevé pour faire vivre leur famille d'une façon respectable et leur permettre de payer leurs dettes.

Le ministre n'aimerait pas à apprendre qu'un de ses employés ne paye pas ses dettes, et ce serait honteux pour un employé de l'Intercolonial de ne pas être capable de payer ses dettes. Je crois donc que le gouvernement exige de ses employés plus d'ouvrage et un meilleur service que mérite le salaire qu'on leur paye. Ces employés ne peuvent pas remplir leur devoir et payer leurs dettes, et en même temps donner un confort suffisant à leur famille avec le salaire qu'ils reçoivent maintenant.

Un conducteur, un cantonnier, un chauffeur ont autant le droit de gagner suffisamment pour faire vivre leur famille dans le confort qu'aucun député dans cette Chambre. Nous n'y pensons pas bien souvent. Nous croyons que les ouvriers et les journaliers n'ont pas autant de droits que les classes plus élevées. S'il y a un sacrifice à faire je crois que nous devrions le faire en parlement. Nous devrions ne pas recevoir d'indemnité et donner nos services au pays pour rien, plutôt que de laisser souffrir les ouvriers.

Une VOIX : Pendant combien de temps?

M. GOURLEY : Pendant tout le temps que le roi aura besoin de nos services. Je demande donc à l'honorable ministre d'inscrire $100,000 au budget afin de pouvoir payer aux employés de chemins de fer des salaires raisonnables. Donnez leur une augmentation de 50 cents par jour si vous voulez leur être utile. Cinq ou dix cents par jour ne leur font aucun bien. Je parle surtout en faveur des employés du chemin de fer dans le comté de Colchester, mais je veux que le ministre accorde le même traitement à tous les autres. Il n'y a pas de classe d'hommes qui mérite d'être mieux payée que les employés du chemin de fer. Leurs heures de travail devraient être plus courtes, et le parlement devrait s'occuper de cette question. Il ne devrait pas être permis à un télégraphiste de chemin de fer de travailler plus qu'un temps raisonnable. Il ne devrait pas travailler plus que trois ou quatre heures par jour, car c'est un ouvrage très fatiguant. Je les vois assis devant leur appareil dans les bureaux de chemins de fer. Je ne crois pas que je pourrais résister plus que trois ou quatre heures de suite, et je ne puis comprendre comment un télégraphiste puisse endurer le bruit constant des clefs et remplir intelligemment son devoir pendant 14 ou 15 heures par jour, comme aujourd'hui. Un télégraphiste sur l'Intercolonial m'a dit que pendant qu'il faisait son service il songeait souvent comment il allait payer son épicier le lendemain. Il était distrait. Cependant, nous avons ici l'honorable ministre des Finances qui reçoit un très bon traitement. Naturellement, il ne peut pas apprécier le cas de ce pauvre télégraphiste, mais nous tous qui avons quelquefois des soucis de ce genre, nous le comprenons. Pour ma part, je comprends ce que doit ressentir le télégraphiste, et les membres de ce comité ne pourraient rendre de meilleurs services au pays que de s'unir à moi pour demander à l'honorable ministre de bien traiter les employés de l'Intercolonial. Le sort du pays repose sur eux et c'est sur le peuple qu'une nation doit compter pour se retremper et se régénérer. Je demande donc au gouvernement de traiter la grande classe ouvrière avec générosité. S'il faut faire de l'économie, qu'on rogne les traitements des employés supérieurs. Diminuons de $2,000 le traitement d'un gouverneur ou d'un juge, mais donnons aux ouvriers, aux mécaniciens et surtout à ces télégraphistes des salaires raisonnables. Et je suis prêt à voter $100,000, afin de pouvoir augmenter le traitement de tous les employés sur l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : $100,000 n'iraient pas très loin, je crains. Sans calculer au juste, une augmentation de 50 cents par jour à chacun des employés de l'Intercolonial représenterait à peu près $1,250,000.

M. GOURLEY : Eh bien ! votons la somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : La difficulté c'est qu'il y a autour de l'honorable député d'autres membres de cette Chambre qui ne sont pas aussi généreux que les honorables habitants des provinces maritimes et qui peut-être ne seront pas aussi bien disposés que mon honorable ami à voter la somme en question. Mais trêve de plaisanterie. J'ai promis l'autre jour en réponse à certaines représentations qui ont été faites dans cette Chambre, que j'irais prochainement faire une enquête dans les provinces maritimes, mais je ne voudrais pas laisser répandre dans le pays l'espoir que tous les employés de l'Intercolonial vont recevoir une augmentation de salaire. Pendant ces dernières années on a augmenté les salaires de plusieurs d'entre eux et je crois que ceux-ci sont assez généreusement rétribués maintenant. Nous ne pouvons donner espoir qu'à ceux qui reçoivent réellement un salaire trop bas. Je ne veux pas laisser répandre dans le pays l'idée que c'est la politique d'un parti ou d'un autre d'accorder une augmentation à tous les employés indistinctement. S'il y a des cas où les salaires ne sont pas suffisants nous essayerons de les augmenter.

Je crois que les salaires devraient être à peu près semblables à ceux que donnent les autres compagnies de chemin de fer. Je ne voudrais pas que l'on croie que les employés du chemin de fer du gouvernement doivent être payés plus cher que les employés d'une compagnie ordinaire. Ceux qui consentent à entrer au service de Sa Majesté ne doivent certainement pas espérer recevoir un salaire plus élevé que s'ils travaillaient pour un particulier. Je crois que le gouvernement devrait payer ses employés à peu près ce que les particuliers paient. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député que les employés supérieurs du chemin de fer sont trop grassement payés. Je ne crois pas qu'il y ait

sur le continent un grande compagnie de chemin de fer qui paie ses employés supérieurs aussi peu que nous payons les employés supérieurs de l'Intercolonial. La difficulté c'est que nous ne pouvons pas être à leur égard aussi généreux que nous le voulons. Nous avons fixé le traitement des membres de la commission du chemin de fer à un chiffre plus élevé que celui du traitement des ministres ou des plus hauts personnages à l'emploi du gouvernement. Conséquemment, je ne veux pas dire que ceux qui sont au bas de l'échelle sont suffisamment payés ; je ne puis pas dire non plus que ceux qui sont à la tête de l'échelle le sont trop. Il est difficile de trouver des personnes compétentes à remplir ces charges élevées. Les compagnies particulières ont cru bon, afin de s'assurer des services de personnes de talent, de leur payer plus cher que nous pouvons leur payer nous-mêmes.

M. GOURLEY : Je n'ai pas dit que les employés supérieurs étaient trop payés. Je ne suis pas en faveur des petits salaires. Mais je dis que que s'il faut faire de la parcimonie quelque part, il vaut mieux la faire à l'égard des employés supérieurs qu'à l'égard du corps nombreux des ouvriers.

M. BARKER : L'honorable ministre des Finances a dit des honorables députés de la gauche ne voudraient pas consentir à la proposition de mon honorable ami (M. Gourley). Je crois sincèrement que si le gouvernement administrait son chemin de fer d'après les méthodes ordinaires des compagnies de chemin de fer, s'il évitait tout gaspillage et prenait la peine d'administrer le chemin de fer d'après les principes d'affaires, il serait en mesure de payer des meilleurs salaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune raison de supposer que le chemin de fer de l'Intercolonial n'est pas aussi bien administré qu'aucun autre chemin de fer du pays. Je n'ai pas pu jusqu'à présent examiner la chose moi-même, mais d'après ce que je sais par les employés et par le ministre qui était à la tête de ce chemin, j'ai toutes raisons de croire que l'administration est aussi satisfaisante que possible.

M. GOURLEY : Dans l'espace de sept ou huit mois l'année dernière nous avons eu à déplorer sur l'Intercolonial trois ou quatre accidents lamentables qui ont causé une perte de $550,000 valant de propriété et des pertes de vie. Sans vouloir accuser de négligence aucun des employés en fonctions lors de ces accidents, je suis obligé de dire que la croyance générale le long du chemin de fer est restée que ces accidents étaient le résultat d'une négligence causée par l'excès de travail des employés. Je ne blâme personne, parce que c'est le système qui est mauvais. Il y a quelques années, au Canada, le vent était à l'économie, il fallait économiser d'une façon ou d'une autre, écrémer le lait. Au lieu de donner l'exemple de la générosité nous avons montré de la parcimonie. Mais je suis heureux de dire que nous nous corrigeons. C'est le système que je blâme et non les employés du chemin de fer. Le système est mauvais et nous devrions être assez généreux pour le changer, n'importe ce que cela pourra coûter.

Améliorations à Pictou, $61,700.

M. HUGHES (Victoria) : On semble avoir dépensé beaucoup d'argent à cet endroit depuis deux ou trois ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1902-3, la Chambre avait voté $70,000 dont $12,055.10 seulement ont été dépensées, ce qui laisse une balance de $57,844 à reporter, et cette somme se trouvait un renouvellement.

M. BARKER : L'honorable ministre nous a dit, lorsque nous avons discuté le budget principal, qu'il nous fournirait des renseignements concernant l'achat du terrain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une somme de $25,000 pour terrain qui n'a pas encore été payée. Les négociations se poursuivrent pour l'achat du terrain, et nous ne pouvons fixer qu'un chiffre approximatif. Les détails de la dépense sont comme suit : excavation, $1,650 ; remplissage et terrassement, $5,000 ; nivellement, $2,750 ; voies d'évitement et rails, $6,000 ; poteaux et chevalets, $10,000 ; quai de chargement, $1,000 ; nouvelle gare, $30,000 ; frais judiciaires, $1,500 ; dépenses imprévues, annonces et inspection, $2,300.

M. BARKER : Cela terminera-t-il les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela complétera les travaux à Pictou.

M. BELL : Quelle étendue de terrain vous proposez-vous d'acheter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas encore acheté de terrain. Peut-être que la connaissance que l'honorable député a de la localité lui permettra de se former une opinion au sujet de l'étendue du terrain qui sera nécessaire. Notre intention est d'acheter du terrain autour de la gare. On nous en demande un prix que nous ne voulons pas payer et nous sommes maintenant en pourparlers.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre peut-il nous dire quel est le mouvement des affaires à cette gare ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais c'est de Pictou qu'on traverse dans l'Ile du Prince-Edouard, en hiver, et le trafic est considérable à cet endroit.

M. LEFURGEY : Je signale à l'attention du ministre l'insuffisance des aménagements à Georgetown, sur l'Ile du Prince-Edouard, où la halle aux marchandises n'a que le tiers des dimensions de celle de Pictou, ce qui

oblige les commerçants à laisser leurs denrées exposées à la pluie et à la neige. Le ministre devrait y voir immédiatement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je promets à l'honorable député (M. Lefurgey) de m'informer sans délai.

M. BELL : J'imagine qu'on se porpose de changer entièrement la disposition de toute la cour du chemin de fer à Pictou.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je dois avouer à la Chambre que ce changement est fort nécessaire, car il est incontestable que l'entrée de la cour est trop étroite. La gare est plutôt exiguë et ne répond pas aux besoins d'un ville de l'importance de Pictou. Sans consentir à me rendre responsable de la parcimonie du ministre, j'ai mille raisons de l'approuver quand il demande un crédit destiné à augmenter les aménagements qui existent à Pictou. Il se fait un gros trafic dans cette ville où se trouve le terminus de l'ancien embranchement de Pictou et où le chemin de fer d'Oxford se raccorde à la ligne mère de l'Intercolonial. C'est un véritable point de jonction très important et vers lequel converge beaucoup de trafic. Je suis convaincu que, si les membres de la Chambre pouvaient voir quelles sont actuellement les installations à Pictou, ils reconnaîtraient que des améliorations importantes sont nécessaires.

De plus, espérons qu'un jour viendra où le gouvernement comblera tous les besoins de nos voisins de l'Ile du Prince-Edouard. Mais chaque chose à son heure. J'imagine qu'après s'être occupé de Pictou, il fera pleuvoir ses faveurs sur la rive opposée du détroit de Northumberland.

M. LEFURGEY : Nous n'obtenons jamais rien autrement.

M. COCHRANE : Je constate que les annonces et les études coûteront $10,000. Si c'est ainsi qu'on emploie l'argent, on ne pratique guère l'économie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans cette somme est compris le traitement des ingénieurs.

M. COCHRANE : Que font donc vos propres ingénieurs qui sont sur les lieux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour toutes les entreprises nouvelles, on tient compte de la rétribution de l'ingénieur suivant l'importance des travaux. Cela revient au même en ce qui a trait au trésor fédéral.

M. COCHRANE : Cela place cette question sous un jour différent.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question a été débattue, l'autre nuit.

M. CLANCY : Vous dites que nous nous sommes battus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis servi du mot "débattre". Je ne voudrais pas me mesurer avec personne, encore moins avec le représentant de Bothwell.

Améliorations à North-Sydney, $20,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit servira aux travaux suivants : quai de chargement, $1,200 ; halle aux marchandises, $5,000 ; déplacement de l'ancienne halle aux marchandises, $500 ; déplacement de la remise aux locomotives, $500 ; nouvelles voies de garage et nouvelle disposition des cours, $12,000 ; annonces et autres dépenses, $800. En tout $20,000, en sus de $13,000 inscrits au budget principal, ce qui donne $33,000 qui seront consacrés à ces travaux au cours de l'exercice.

M. LEFURGEY : Construit-on un nouveau bâtiment à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne construit pas une gare nouvelle, mais une halle aux marchandises.

Nouveaux aménagements à Moncton, $14,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette somme servira à construire un bâtiment où seront les bureaux de la messagerie, la malle, les effets des chefs de trains et les bureaux des préposés au mouvement des convois—un bâtiment de bois qui coûtera probablement $14,000.

M. BARKER : Le budget principal renfermait un crédit de $15,000 destinés à améliorer la halle aux marchandises à Moncton. Il n'est pas juste d'obliger ceux qui sont tenus de disséquer le budget à s'occuper deux ou trois fois de la même gare au cours d'une session. Il me semble raisonnable de demander que les employés du ministère mentionnent en une seule fois tous les travaux qu'ils jugent nécessaires au même endroit au lieu d'y revenir à tout bout de champ.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque la Chambre a étudié le budget principal, je crois avoir laissé entendre qu'ils nous faudrait pourvoir à ces travaux dans le budget supplémentaire. Il y a longtemps que le premier a été préparé, et à mesure que le temps passe nous sommes mieux au courant des besoins du pays, de sorte qu'il n'y a pas lieu de trouver à redire parce que nous modifions le budget.

M. BLAIN : J'apprends que le gouvernement construit de puissantes locomotives à Moncton ; est-ce vrai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre me dit que nous avons entrepris dernièrement de construire des locomotives à Moncton. Nous agrandissons nos usines en conséquence.

M. REID (Grenville) : Le ministre a-t-il donné une commande pour la fourniture de locomotives aux usines de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Nous avons conclu un arrangement avec

les usines à locomotives de Kingston et elles n'ont pas encore rempli toutes leurs obligations.

M. REID (Grenville) : Combien de locomotives construit-on à Moncton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux sont construites et nous prenons des mesures pour en construire deux autres. Les usines de Kingston en ont encore quinze à livrer. Jusqu'ici nous n'avons pas donné de commandes aux usines de Montréal. Je crois qu'elles ne font que commencer leurs opérations.

M. REID (Grenville) : Ont-elles demandé des commandes au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; je crois avoir reçu dernièrement une lettre du gérant de la compagnie me demandant de lui donner une commande ; mais attendu que les usines de Kingston n'ont pas encore rempli leurs engagements, nous ne sommes pas en mesure de donner de nouvelles commandes. Je crois que plus tard les usines de Montréal pourront avoir une part de notre clientèle.

M. REID (Grenville) : Le ministre a-t-il l'intention de demander sous peu des soumissions publiques pour la fourniture d'autres locomotives ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne demandons pas présentement de soumissions ?

M. REID (Grenville) : Ainsi, aucune commande ne sera donnée avant la prochaine session du parlement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne dis pas cela ; je ne veux pas avoir les mains liées.

M. REID (Grenville) : Le ministre promet-il de fournir aux usines de Kingston l'occasion de soumissionner ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que ces deux usines à locomotives devront avoir l'occasion de soumissionner. Je la leur fournirai.

M. REID (Grenville) : On me dit que la Compagnie de Montréal a construit ses usines parce qu'elle prétend pouvoir obtenir du gouvernement des commandes pour alimenter ses fourneaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au meilleur de ma connaissance, aucune convention n'est intervenue entre elle et l'Etat, et sauf une simple lettre qu'elle m'a adressée pour savoir si nous avions besoin de locomotives, elle n'a pas fait de démarches pour obtenir une commande.

M. REID (Grenville) : Je ne révoque pas en doute la parole du ministre. D'un autre côté, je crois qu'on a vivement insisté auprès du gouvernement—pas auprès du ministre des Finances peut-être—pour faire adjuger une entreprise à cette compagnie et à un prix élevé encore. Si le ministre met aux enchères la fournitures des locomotives, afin que les usines de Kingston et les autres aient la chance de soumissionner, personne n'aura à se plaindre ; mais que ces industriels de Montréal puissent se vanter de pouvoir obtenir des commandes pour tenir leurs usines en état d'exploitation, sans avoir besoin de soumissionner, c'est là un état de choses blâmable. Je soulève maintenant cette question parce qu'elle reviendra sur le tapis à la prochaine session. Je serais bien aise que le ministre fût en mesure de promettre qu'il demandera des soumissions publiques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais entendu les bruits dont parle l'honorable député. Je crois qu'ils sont sans fondement. Si ces industriels étaient si désireux d'obtenir des commandes du gouvernement, j'aurais eu de leurs nouvelles depuis les quelques semaines que j'administre le ministère des Chemins de fer. Ils n'ont fait aucune proposition, se contentant d'écrire une lettre demandant des commandes. Si j'en avais eu besoin, j'aurais probablement demandé des soumissions à ces deux compagnies. L'honorable député veut que j'engage ma parole pour plus tard, mais je refuse de me lier les mains.

M. REID (Grenville) : Le ministre comprend bien que ces industriels ne lui font pas d'offres pour la raison bien claire qu'ils ignorent si l'honorable gentleman deviendra ministre des Chemins de fer. On est généralement d'avis qu'il ne fait que l'intérim. Qu'il déclare qu'il conservera ce portefeuille et ces messieurs seront à ses trousses avant longtemps. Veut-il nous dire s'il sera ministre des Chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de ne pouvoir satisfaire la curiosité de mon honorable ami. Mais il me semble que si ces personnes étaient si empressées d'obtenir des commandes, elles seraient venues voir le ministre qui était chargé de demander des crédits à la Chambre. Ne l'ayant pas fait, elles prouvent que les craintes de l'honorable député n'ont aucun fondement.

M. REID (Grenville) : Je sais qu'elles sont en quête d'entreprises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas un déshonneur.

M. REID (Grenville) : Je l'avoue ; mais l'honorable gentleman ne remplace le ministre que pour soumettre ces crédits à la Chambre. Un autre sera ministre des chemins de fer et emploiera l'argent, de sorte que ce serait en vain que ces industriels voudraient conclure des arrangements avec le ministre intérimaire. Voilà pourquoi ils ne lui ont pas fait d'ouvertures. S'il déclarait dès aujourd'hui qu'il conservera le portefeuille des Chemins de fer, je me fais fort

de dire qu'avant six jours la compagnie lui demandera des commandes pour la fourniaure de locomotives.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà appris à l'honorable député qu'ils se sont adressés à moi. Ils m'ont écrit pour me dire qu'ils étaient en état de remplir des commandes, et voilà tout. Quant à celui qui sera ministre des Chemins de fer, d'ici à six ans, mon honorable ami ne doit pas attendre de confidence de ma part sur ce sujet.

M. REID (Grenville) : Si le ministre achète de nouvelles locomotives, il devra demander des soumissions et fournir aux usines de Kingston l'occasion de faire des offres. Dans ce cas-là, personne ne pourrait se plaindre. Mais il commettrait une grave injustice en se contentant d'écrire à une maison pour connaître ses prix et en adjugeant la fourniture de ces machines sans permettre aux autres maisons de soumissionner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'on considère que les usines de Kingston ont de fortes commandes à remplir tandis que celles de Montréal n'en ont pas, il n'y a pas lieu de s'apitoyer sur le sort de la compagnie de Kingston.

M. BLAIN : Quel est le prix de revient des locomotives construites à Moncton comparativement aux prix d'achat des machines fabriquées à Kingston ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'apprend que le premier est un peu plus élevé. Je me procurerai ces renseignements que je communiquerai plus tard à la Chambre.

M. BLAIN : Les ateliers de Moncton sont-ils terminés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; on peut maintenant fabriquer des locomotives.

M. BLAIN : Le crédit de $50,000 affecté à la construction d'ateliers a-t-il été dépensé et les travaux sont-ils terminés?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas ce renseignement sous la main.

M. COCHRANE : La force de traction des machines fabriquées dans les ateliers de l'Etat est-elle égale à celle des locomotives construites à Kingston ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ce sont des machines du même modèle ; seulement nos ateliers ne peuvent pas en fabriquer un aussi grand nombre.

M. COCHRANE : Le gouvernement ne pourrait-il pas agrandir ses ateliers et fabriquer toutes les locomotives dont il a besoin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant au prix de revient, avant de donner une réponse définitive, je désire m'informer des détails—savoir, par exemple, s'il y a eu des droits de douane à payer. Il faut faire entrer en ligne de compte un grand nombre de facteurs qui constituent le prix de revient, avant que je puisse me prononcer.

M. LEFURGEY : Je voudrais connaître la force de traction de ces locomotives.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles sont du même modèle que les locomotives que nous fournissent les usines de Kingston.

M. BLAIN : L'an dernier, nous avons voté $30,000 pour une chaudière à vapeur pour le chauffage et l'éclairage à l'électricité. Est-elle terminée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répondrai à cette question à la séance du soir.

Pour améliorer le service des bateaux traversiers du détroit de Canso, $66,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dock du côté du Cap-Breton, dans le détroit de Canso, à Point-Tupper, est très exposé à l'accumulation des glaces, ce qui rend difficile le service du bateau passeur. Ce crédit servira à prolonger les ouvrages de protection en coffrage du côté de Point-Tupper, afin d'empêcher la glace d'entrer dans le bassin et de nuire au passage du steamer.

M. LEFURGEY : Combien avons-nous dépensé pour le service de ces bateaux traversiers?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ferai préparer un relevé de la dépense totale.

M. LEFURGEY : Elle s'élève à plus de $7,000 en y comprenant les crédits du budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que le chiffre de la dépense est très élevé.

M. BARKER : Le ministre a demandé $11,000 pour ces travaux dans le budget principal et il demande six fois autant dans le budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont deux entreprises différentes ; dans un cas, il s'agit d'un outillage pour l'éclairage à l'électricité et, dans l'autre, du prolongement du dock.

M. REID (Grenville) : Ce doit être un dock considérable.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet ; et il doit être solide pour résister à la pression des glaces.

M. LEFURGEY : Le ministre nous fournira-t-il ces renseignements plus tard?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Dans l'intervalle, que l'article demeure en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans tous les cas, je fournirai ces renseignements ce soir.

Travaux de protection du port à Grand-Narrows, $10,00.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a à Grand-Narrows, sur le lac du Bras d'Or, un pont large et coûteux. Les vaisseaux qui passent au-dessous sont exposés à frapper les piliers par suite de la rapidité du courant qui suit une direction oblique. Il y a eu lieu de craindre que les vaisseaux donnent sur le pilier sur lequel repose le tablier mobile du pont tournant, lorsque celui-ci est fermé. Il y a déjà eu des avaries. Pour en prévenir d'autres et empêcher la destruction du pilier, notre intention est de construire aux deux extrémités une jetée de protection qui empêchera les vaisseaux de donner sur la pile-pivot. Des vaisseaux d'un gros tonnage transportent de la pierre calcaire aux usines de la Compagnie de forges et d'aciéries du Dominion. On enfoncera un grand nombre de pilotis, à quelque distance de la base des piliers du pont, qui se réuniront au sommet où ils seront solidement assujettis. On entassera aussi des roches au pied. A cet endroit, l'eau a environ 60 pieds de profondeur.

M. REID (Grenville) : Ces travaux et les précédents seront-ils exécutés à l'entreprise après une demande de soumissions?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux sont considérables et j'imagine qu'ils seront adjugés à l'entreprise.

M. REID (Grenville) : Des soumissions publiques seront demandées?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand il s'agit d'adjuger une entreprise nous publions toujours une demande de soumissions.

M. REID (Grenville) : Et vous acceptez la plus basse?

Le MINISTRE DES FINANCES : Toujours.

M. REID (Grenville) : En sera-t-il de même, cette fois?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis dire que je ne connais aucune raison qui nous empêcherait de demander des offres. Et, dans ce cas-là, nous accepterions la plus basse soumission.

M. REID (Grenville) : Il n'y a pas de demande publique de soumissions, sans une annonce dans les journaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous en publions toujours.

M. REID (Grenville) : Pas toujours dans mon district électoral. Le gouvernement s'adresse à ses partisans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour des travaux comme ceux-ci ?

M. REID (Grenville) : Pour des travaux semblables.

M. BARKER : La loi concernant les travaux publics décrète que pour des entreprises comme celle-ci, le gouvernement doit demander publiquement des soumissions. Le ministre établit-il une distinction entre ces travaux de chemins de fer et les entreprises relevant du ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en ait pas établi et mon intention n'est pas d'en établir.

M. BARKER : Le ministre a parlé au conditionnel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas dans le moment engager irrévocablement ma parole. En principe, l'exécution de ces travaux doit être adjugée à l'entreprise.

M. BARKER : La loi vous y oblige.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas certain que la loi des chemins de fer contienne la même disposition.

Allonge de la halle aux marchandises de New-Glasgow et grue de chargement, $5,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : New-Glasgow est un centre important et prospère. Il y a quelques mois, des délégués de la chambre de commerce sont venus me représenter que le besoin de ces améliorations se faisait vivement sentir. Ce crédit est affecté à l'agrandissement de la halle aux marchandises.

M. BELL : Quelle est la longueur de l'allonge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cent pieds.

M. BELL : Au sud ou au nord ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mémoire que j'ai devant moi ne le dit pas. L'honorable député (M. Bell) le sait probablement.

M. BELL : La grue se trouve de l'autre côté de la voie ferrée, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire.

M. REID (Grenville) : J'espère que le ministre nous donnera sa parole que les travaux coûtant $5,000 ou plus seront adjugés à l'entreprise après que des soumissions auront été demandées par la voie des journaux. S'il en était autrement, je reviendrais à la charge à la prochaine session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Raison de plus de ne rien promettre.

M. REID (Grenville) : Le ministre s'est engagé dans un cas ; veut-il prendre le même engagement d'une manière générale ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que c'était le principe généralement suivi et que je ne désirais pas m'en écarter. Cependant, je ne veux pas avoir les mains liées quand il s'agira d'une entreprise en particulier. On ne devrait pas faire preuve de tant d'exigence.

M. REID (Grenville) : Le ministre désire agir au mieux de l'intérêt public. Pourquoi ne permettrait-il pas à tous de soumissionner l'exécution de ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas de raison de faire autrement.

M. REID (Grenville) : Le permettra-t-il dans cette circonstance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Très probablement. Mais je veux être libre, au cas où j'aurais de justes motifs d'agir autrement. Je n'en prévois pas, cependant.

M. REID (Grenville) : Le ministre promet-il de suivre cette ligne de conduite tant qu'il sera ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. L'honorable député devra se contenter des promesses que j'ai déjà faites.

Métapédia—Nouvelle gare et autres améliorations, $8,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'améliorer la gare bien connue de Métapédia, le point de railliement des sportsmen. La gare actuelle n'est pas convenable, vu le grand nombre de personnes de tous les coins de l'univers qui y descendent.

Nouvelle gare à Windsor, N.-E., sous la réserve que les compagnies de chemins de fer utilisant cette gare prendront des arrangements, approuvés par l'Exécutif, pour le paiement sous forme d'intérêt ou de loyer, d'une partie raisonnable des frais de construction, $10,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Windsor est à 45 milles environ d'Halifax. Un embranchement est loué à la Compagnie Dominion-Atlantic dont la ligne part de Windsor et se dirige sur Yarmouth dans la direction de l'ouest. A titre de propriétaire de l'Intercolonial, l'Etat a des intérêts dans cette ligne entre Windsor et Halifax, et un chemin de fer, le Midland, a aussi sa tête de ligne à Windsor. Nous croyons à propos de construire une meilleure gare dans cette ville, mais nous ne voulons pas que l'Etat en supporte seul les frais ; les autres compagnies devront prendre des arrangements pour en payer une partie. Si elles acceptent des conditions raisonnables, la gare sera construite. Autrement, nous demanderons de nouvelles instructions au parlement.

M. REID (Grenville) : Pourquoi porter cette somme au compte du capital Il y a déjà une gare à cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est qu'une cabane construite il y a vingt ans. Il n'y a pas, pour ainsi dire, de gare à Windsor.

Rails d'acier et chevilles (à voter de nouveau) $580,000.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous fournir des renseignements au sujet de l'ancien contrat signé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et la Compagnie Clergue pour la fourniture de rails d'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai donné certains renseignements l'autre jour lorsqu'on m'a demandé quelle quantité de rails a été fournie. On se rappelle que nous avions conclu un arrangement avec la Compagnie Clergue pour la fourniture immédiate de 25,000 tonnes de rails, promettant de renouveler cette commande tous les ans pendant cinq ans.

Pendant la première année, la compagnie n'a pas pu nous livrer de rails. Plus tard, il y eut un nouveau marché et la compagnie livra 5,700 tonnes sur 10,000 qu'elle espérait pouvoir fournir. Nous avons acheté tous les rails qu'elle a pu livrer. Je crois qu'elle n'en fabriquait plus depuis ses récentes difficultés financières et avant la suspension de ses opérations.

M. TAYLOR : Quelle était la qualité de ces rails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'apprend que quelques-uns d'entre eux laissaient à désirer ; mais, ils étaient bons, en général.

M. SPROULE : L'arrangement a-t-il pris fin ou bien le gouvernement se propose-t-il de permettre à la nouvelle compagnie de remplir les engagements de l'ancienne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On considère que l'arrangement a pris fin, attendu que la compagnie n'a pas pu en observer les stipulations. D'un autre côté, si une compagnie peut fabriquer ces rails, nous serons bien aises de lui donner une commande.

M. REID (Grenville) : A-t-on depuis quelques semaines fait au gouvernement des propositions relatives à la réorganisation de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas à ma connaissance.

M. BELL : Exige-t-on de cette compagnie une garantie relativement à la qualité des rails qu'elle fournit au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les rails sont inspectés et doivent être de la qualité réglementaire.

M. BELL : Doivent-ils avoir une certaine durée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous les payons sur livraison et nous devons courir les risques dès que l'inspection est satisfaisante. La compagnie garantit que les les rails dureront cinq ans.

M. SPROULE : Les rails livrés ont-ils été acceptés et payés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous avons payé un à-compte de $25 par tonne. Il peut y avoir un léger solde de

compte. Je sais que tout dernièrement des mesures ont été prises pour payer la compagnie. J'ignore si elle a touché le reliquat de son compte. En vertu du premier arrangement, nous devions payer $32.60 par tonne, mais la compagnie n'a pas livré de rails à ce prix-là. L'arrangement portait que pendant les années suivantes, on se baserait sur le cours du marché; le prix n'était fixé que pour les cinq années. Nous promettions de donner à la compagnie une commande au cours du marché. La compagnie n'a pas livré de rails à $32.60 la tonne. En vertu du deuxième arrangement, le prix était de $27.75.

M. BARKER: Combien de tonnes de rails a-t-on l'intention d'acheter ; ou ceux-ci seront-ils posés et quelle sera leur pesanteur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous demandons ce crédit pour couvrir les commandes déjà données. Une partie de ces rails—1,872 tonnes—provient du chemin de fer à navires le long duquel ils ont été posés, bien que la voie n'ait jamais été utilisée. Ce sont des rails très lourds, de 110 livres. Nous les avons achetés à $21 la tonne. Ce prix est modique. Il y a de plus, 15,244 tonnes de rails de 80 livres, livrés par la maison Kitson, de Glasgow, à raison de $25.25 la tonne. Enfin, 485 tonnes proviennent des usines de Sault-Sainte-Marie et coûtent $27.75. Le crédit couvre aussi le prix de plaques, boulons, noix, etc., achetés au Canada.

M. BARKER : Où ces rails seront-ils posés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceux de 110 livres en remplaceront d'autres de 67 livres qui, eux, remplaceront des rails de 58 livres. Les rails de 80 livres couvriront une distance de 211 milles entre Point-Tupper et Sydney, sur l'embranchement de North-Sydney, sur la division du Drummond, entre Truro et Mulgrave, sur le chemin d'Oxford et New-Glasgow, sur les embranchements de Pugwash, de la ville de Pictou, du débarcadère de Pictou et de Dartmouth.

M. SPROULE : Plusieurs de ces rails en remplaceront d'autres plus légers. Que ferez-vous de ces derniers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ordinairement nous vendons ces rails légers à d'autres compagnies qui n'ont pas besoin de rails aussi pesants.

M. REID (Grenville) : Je crois qu'un ministre des chemins de fer responsable qui demanderait chaque année de semblables crédits devrait rougir de sa conduite. On nous demande une certaine somme pour remplacer des rails. Le ministre intérimaire devra admettre, il me semble, qu'aucun gérant d'un chemin de fer ne dirait à ses directeurs : Il me faut telle somme à imputer sur le capital. Si le ministre intérimaire était le ministre responsable, je serais porté à lui reprocher de venir chaque année nous demander de grossir le compte du capital pour acheter des rails et des locomotives et pour les remplacer quand ils sont impropres au service.

M. SPROULE : Que fait-on des vieux rails qui ont été remplacés. Les entasse-t-on pour les vendre plus tard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous en fixons la valeur et plusieurs compagnies de chemin de fer du Canada, qui ont besoin de rails plus légers, les achètent. Le ministère fixe un prix raisonnable.

M. REID (Grenville) : Le ministre porte-t-il au crédit du compte du capital le prix de vente des vieux rails ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. BARKER : Combiem y a-t-il de tonnes, en tout ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le nombre total de tonnes qui représente ce crédit est de 17,603.

M. BARKER : Ne s'est-on pas trompé en disant que cette quantité de rails de 80 livres au yard peut couvrir une distance de 211 milles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les calculs qu'on m'a communiqués semblent indiquer que ces rails peuvent couvrir une distance de 211 milles.

M. REID (Grenville) : Bien que ces crédits soient très importants, il nous faut les approuver sans qu'un ministre prenne la responsabilité de ces dépenses. Je crois que le gouvernement aurait dû choisir un ministre prêt à assumer cette responsabilité. Je demanderai à l'honorable gentleman si nous pouvons espérer qu'un ministre des Chemins de fer et Canaux sera nommé avant la fin de la session, afin que nous puissions lui demander s'il prend la responsabilité de ces crédits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la session dure trois ou quatre mois de plus, je crois que je puis promettre à l'honorable député qu'un ministre sera nommé.

M. REID (Grenville) : Cela ne fait pas honneur au gouvernement qui montre qu'il a peur de faire un choix maintenant. Le ministre avouera, il me semble, que si un ministre des Chemins de fer et Canaux avait été nommé quand ce poste est devenu vacant, le nouveau titulaire n'aurait pas pu se faire élire dans aucun district électoral du Dominion.

M. BARKER : Je crois qu'il faudra vérifier l'assertion du ministre relativement à la distance que ces rails peuvent couvrir. Il nous fournira peut-être de nouveaux renseignements, car je suis sûr qu'elle n'est pas de 211 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien. Les calculs qui m'ont été fournis indiquent que ces rails couvriront une distance de 211 milles. Néanmoins, j'aurai peut-être d'autres renseignements ce soir.

Matériel roulant (à voter de nouveau), $590,000.

M. SPROULE : Qu'achèterez-vous avec cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce matériel sera fabriqué dans les différentes usines du Canada.

M. REID (Grenville) : Achetez-vous du matériel roulant des usines de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; nous ne leur avons pas donné de commandes.

M. SPROULE : J'ai demandé quelle quantité de matériel roulant vous vous proposez d'acheter avec cette somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie du crédit servira à payer la solde sur quinze locomotives routières, et deux locomotives de service. Notre intention est d'acheter 217 wagons fermés, neuf wagons de relai et 131 wagons-plateformes qui pourront servir au transport de la houille. Ainsi que je l'ai dit, nous avons donné la commande pour la fourniture des locomotives aux usines de Kingston. MM. Rhodes, Curry et Cie construisent les wagons fermés, et les wagons-plateformes n'ont pas encore été commandés.

M. HUGHES (Victoria) : Cette somme a été votée l'an dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais elle n'a pas été employée.

M. SPROULE : C'est tout le matériel roulant que vous achetez ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Ce crédit suffira-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES: On croit qu'il suffira.

M. BELL : Combien y a-t-il présentement de wagons à réparer ou mis de côté comme étant impropres au service.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me faudra obtenir ces renseignements.

M. BELL : Je voudrais savoir du ministre s'il y a présentement des voitures ou des locomotives appartenant à l'Intercolonial qui sont louées à d'autres compagnies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une locomotive louée au chemin de fer de la baie des Chaleurs.

M. BELL : Y a-t-il des wagons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas de wagons. On m'a souvent demandé depuis quelque temps des wagons à emprunter, mais nous n'en avions pas de disponibles.

M. BARKER : Je voudrais savoir si le ministre se propose de mettre en bon état de réparation les 500 wagons qui sont impropres au service, avant de faire cette dépense à compte du capital, ou si le matériel nouveau remplacera ces wagons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous les réparerons.

M. BARKER : Au cours du présent exercice.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; aussi rapidement que possible.

M. SPROULE : Le ministre veut-il nous dire le prix d'achat de ces locomotives, wagons fermés et wagons-plateformes?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore le prix des locomotives, mais il faut encore $204,886 pour payer les commandes. Les wagons fermés coûteront $999 chacun, et les wagons-plateformes $950 chacun.

M. BELL : Ces derniers sont-ils plats?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; ils serviront au transport des déblais ; mais ils sont construits sur un nouveau modèle et pourront aussi transporter la houille.

M. BELL : Le prix des wagons fermés et des wagons-plateformes est presque le même. Les wagons-plateformes coûtent ordinairement six à sept cents dollars. Ceux-ci coûteront plus de $900.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce ne sont pas des wagons plats ordinaires. Ils sont construits de façon à rejeter les terres et peuvent aussi servir au transport de la houille.

M. REID (Grenville) : De qui a-t-on acheté les wagons fermés?

Le MINISTRE DES FINANCES : De MM. Rhodes, Curry et Cie, d'Amherst, N.-E.

M. REID (Grenville) : Dans quel district électoral est cet établissement?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Cumberland.

M. REID (Grenville) : A-t-on demandé des soumissions à d'autres maisons?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à toutes les autres.

M. REID (Grenville) : Leur soumission était-elle la plus basse?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, la plus basse.

M. REID (Grenville) : Pour les locomotives, s'est-on adressé à d'autres usines que celles de Kingston?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il n'y en avait pas d'autres à cette époque au Canada.

M. REID (Grenville) : A-t-on demandé des soumissions à l'étranger ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le ministre d'alors s'est informé du prix de revient à l'étranger et qu'ensuite il a fixé le prix que recevrait la compagnie de Kingston, la seule qui, à cette époque fabriquait des locomotives.

M. REID (Grenville) : Le prix est-il moindre que le prix de vente à l'étranger grossi du montant des droits?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire ; mais il satisfait entièrement la compagnie.

M. REID (Grenville) : Si les locomotives coûtaient beaucoup plus qu'elles ne coûtent à l'étranger, plus le montant des droits, le département devrait le savoir?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sûr que ce n'est pas le cas.

M. COCHRANE : Le prix pourrait satisfaire la compagnie et ne pas être satisfaisant pour le public?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis persuadé que le ministre des Chemins de fer et Canaux, dans son désir de faire faire ces locomotives au Canada, a passé avec la compagnie le contrat le plus libéral possible ; mais, si je ne me trompe, le prix représente à peu près ce que ces locomotives coûteraient à l'étranger, plus les droits.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre juge qu'il en est ainsi, mais le sous-ministre, sait si c'est le cas ou non. Le sous-ministre sait à combien s'élevaient les soumissions de l'étranger, avec les droits en sus. L'honorable ministre devrait être en mesure de dire au comité si le prix est égal ou supérieur à celui de ces locomotives dans le marché étranger, grossi du montant des droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis faire pour l'honorable député la comparaison entre le prix que nous payons ici et le prix payé à l'étranger ; mais je puis lui donner le prix coûtant des locomotives. Le 16 juin 1902, il fut accordé à la Canadian Locomotive Company un contrat pour vingt-cinq locomotives, au prix de $20,270 chacune.

M. REID (Grenville) : La Compagnie Kingston Locomotive Works exécute beaucoup de contrats pour le gouvernement ; cette compagnie gagne des sommes énormes d'argent, et c'est pour cette raison qu'elle a établit des usines à Montréal. Elle prétend qu'avec le gouvernement derrière elle, elle peut réaliser de grands bénéfices, et obtenir tous les contrats qu'il lui faut pour maintenir ces usines en activité pendant des années, à peu près aux prix qu'elle voudra. J'aimerais que l'honorable ministre (l'honorable M. Fielding) demeurât ministre des Chemins de fer et Canaux ; car j'ai une confiance en lui, et je crois qu'il fera ce qui est juste. Il aura son mot à dire lorsque l'affaire sera mise au conseil ; et j'aimerais à lui faire observer dès maintenant que ces usines de Montréal ont été construites simplement parce que la compagnie s'attend à retirer assez d'argent de l'Etat en deux ou trois années pour solder leur coût.

Cette rumeur est du domaine public, et l'avenir dira si elle est fondée. Si j'ai l'honneur de faire partie de la députation, je me propose de signaler ce fait à l'attention du ministre de session en session, et c'est dans cette vue que je lui fais observer dès maintenant avant que les travaux soient commencés. Je suis bien persuadé que l'honorable ministre (M. Fielding), s'il est en fonction alors, fera son devoir ; mais d'autre part, si l'affaire est laissée à la décision de ces autres messieurs qu'on mentionne comme devant remplir ce poste, je ne suis pas trop assuré de ce qu'ils feront.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il va me falloir accepter ce compliment et passer le crédit.

Dragage à la Pointe Tupper—pour payer à M. Connolly l'intérêt sur $61,429.07 et $16,624.09 à 6 pour cent, $1,162.61.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons tardé de solder ce compte à cause d'une difficulté entre M. Connolly et l'auditeur général au sujet d'une autre réclamation. M. Connolly devait une certaine somme à l'Etat à raison d'une autre entreprise; et il fut convenu que M. Connolly rembourserait le restant de la somme qu'il devait au gouvernement et que le gouvernement paierait à M. Connolly le restant de la somme qu'il lui devait, chaque partie devant payer l'intérêt sur la somme due à l'autre.

M. REID (Grenville) : Ces comptes sont assez embrouillés. Il y a là un achat de drague qu'il est assez difficile d'expliquer; et en outre les comptes sont embrouillés.

M. BARKER : Le département de la Justice a-t-il été appelé à se prononcer sur la responsabilité de l'Etat?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question ne s'est pas présentée. La difficulté était que l'auditeur général ne voulait pas payer ce compte sans que l'autre compte fût payé par M. Connolly. Il y a dans le budget des Travaux publics de cette année un crédit qui représente l'autre côté de cette transaction.

M. BARKER : L'auditeur général approuve-t-il cette solution ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que oui ; je ne crois pas que la question se présente.

M. REID (Grenville) : Comment se fait-il que le ministre fasse payer l'intérêt à M. Connolly, tandis que si quelque autre infortuné a une réclamation contre l'Etat, il lui faut s'adresser à la cour de l'Echiquier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien dans cette affaire-ci à soumettre à la cour de l'Echiquier. Le paiement de l'intérêt est, bien entendu, un acte de faveur de la part de l'Etat. Comme nous obtenons l'intérêt sur la somme qui nous est remboursée, nous pensons qu'il n'est que juste de le payer sur celle que nous remettons.

M. REID (Grenville) : C'est parfait ; mais j'ai moi, une réclamation plus juste encore dans mon propre comté, et le gouvernement a refusé de la payer. Le gouvernement voulait obtenir un terrain appartenant à une pauvre veuve, et il la persécuta pendant trois ou quatre ans, pour lui donner alors $800, bien qu'en justice, elle eût dût recevoir beaucoup plus. Je veux parler de l'affaire de Madame Morrison. Le département retint les $800 pendant trois ou quatre ans, et a refusé péremptoirement jusqu'aujourd'hui de payer l'intérêt sur cette somme. Il avisa la pauvre veuve de s'adresser à la cour de l'Echiquier ; mais voici maintenant que le gouvernement solde une réclamation exactement semblable sans envoyer M. Connolly devant cette cour. C'est absolument injuste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas actuel, il n'y a rien à référer à la cour de l'Echiquier. Si le parlement accorde l'intérêt, il le fait de bonne grâce.

M. REID (Grenville) : Pourquoi ne pas le faire aussi dans le cas de la pauvre veuve ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais rien de cet autre cas.

M. REID (Grenville) : Sans doute, l'honorable ministre n'était pas dans le temps chargé de ce ministère ; mais il prend la responsabilité du crédit actuel, et je dis que c'est un acte de partialité et de favoritisme. Mme Morrison m'a prié de faire appel au département ; j'ai pensé que cela était inutile, comme il avait rejeté la demande auparavant. Mais aujourd'hui, le département est très disposé à payer Connolly, tout en refusant de payer la juste réclamation de la pauvre veuve. Le ministre voudra-t-il me donner une occasion de lui soumette cette affaire, et je m'en rapporterai à son sens de l'honneur et de l'équité dans la circonstance ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Chacune de ces réclamations devra être décidée sur son mérite. Je ne puis exprimer une opinion d'avance.

M. REID (Grenville) : Il s'agit d'une pauvre veuve qui ne peut se défendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle a un excellent défenseur.

M. REID (Grenville) : Une injustice a été commise. Si le ministre me donne sa parole qu'il considérera l'affaire, j'en laisserai la décision à son sens de l'équité.

M. BARKER : L'auditeur général a-t-il contesté l'opportunité d'accorder cette somme à Connolly ? Si l'auditeur général approuve ce crédit, nous n'avons plus rien à dire ; mais si nous le votons maintenant, l'auditeur général devra le payer, quelle que soit son opinion en la matière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas si l'auditeur général a eu à l'examen la question du paiement de l'intérêt ; mais il ne s'est pas produit de divergence d'opinion entre l'auditeur général et le département au sujet de la somme principale.

M. BARKER : Pourquoi avez-vous tardé de le payer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que l'auditeur général—et je ne l'en blâme pas—ayant un compte contre M. Connolly, n'a pas voulu payer le compte à l'examen avant que Connolly eût payé ce qu'il nous devait.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre ne permettra-t-il pas que le cas de cette veuve lui soit soumis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà un trop grand nombre de demandes dans le département pour encourager qui que ce soit à m'en présenter d'autres. Tout ce que je puis dire, c'est que chacune de ces réclamations sera réglée suivant son mérite.

M. SPROULE : Je comprends qu'il y a eu deux règlements, un en faveur du gouvernement et l'autre en faveur de M. Connolly. Lequel des deux finalement avait l'avantage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les chiffres que j'ai devant moi n'ont rapport qu'au département des Chemins de fer. Je vois par le budget du ministre des Travaux publics, que ce département a eu des débats de compte avec M. Connolly, et c'est à cause de sommes dues par M. Connolly à ce département que le paiement de la somme en question fut retardé.

M. SPROULE : Est-ce le même taux d'intérêt qu'on a fixé dans les deux cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait conclu un règlement avec M. Connolly au taux de 6 pour 100. Je ne saurais dire d'une manière certaine quel taux d'intérêts fut adopté dans le règlement de compte avec le département des Travaux publics.

M. SPROULE : Quelle était la nature de l'autre compte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était un contrat relativement à la forme de radoub de Kingston.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il nous fournir ces renseignement ? Pour être juste, il faudrait fixer le même taux d'intérêt dans les deux cas. J'imagine que ce règlement n'a pu avoir lieu sans que M.

Connolly fût avantagé, ou du moins traité avec beaucoup de libéralité.

M. REID (Grenville) : Suivant moi, l'honorable ministre devrait me donner l'occasion, dans le cours des prochains six mois, lorsque ça lui conviendra, de lui soumettre le cas de cette pauvre veuve. Je m'en rapporterai de la décision à son esprit de justice.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis promettre ceci : Tout le temps nécessaire sera donné par moi ou par quelque autre à l'examen de toute réclamation qui sera soumise au département.

Remise de locomotives, etc., Jonction Chaudière (à voter de nouveau) $33,500.

M. MORIN : Sur quelle rive de la rivière Chaudière ce bâtiment sera-t-il construit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le premier ministre me dit que c'est sur la rive est.

M. MORIN : S'est-on assuré de l'emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on est à faire.

M. MORIN : Quelle est la superficie de cet emplacement et combien a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas ces renseignements, mais je les fournirai à l'honorable député sous peu.

Nouvelles machines pour les ateliers de construction de locomotives et de wagons, $9,000.

M. BLAIN : Est-ce là tout ce qu'il faudra en vue de l'achat de machines pour les ateliers de construction de wagons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que c'est tout ce qu'il faudra à Moncton.

M. BLAIN : La somme de $49,000 fut-elle votée l'année dernière pour l'aménagement des ateliers de construction de machines à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois que le crédit pour 1902-3 était de $10,000, et que les dépenses se sont élevées à $9,280 ; je veux dire simplement de l'achat de nouvelles machines.

M. BLAIN : Combien pouvez-vous construire de locomotives par année, à Moncton, actuellement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas plus de six par année.

M. BLAIN : N'est-ce pas trop peu, si l'on considère le coût de l'aménagement, $50,000 ou $60,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se fait constamment là beaucoup de réparations.

Pour compenser la ligne Anchor du sauvetage du paquebot "Scotia", $16,072.23.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Scotia est le paquebot traversier du détroit de Canso, qui faillit sombrer en venant de la Grande-Bretagne. Il lui fut porté secours par un des paquebots de la ligne Anchor, et il fallut décider quels droits de sauvetage devraient lui être payés. Une action fut intentée par les propriétaires des paquebots de la ligne Anchor contre le gouvernement, et le gouvernement fut obligé de plaider que l'Etat ne saurait être tenu responsable —non pas que nous ne fussions pas disposés à payer une somme raisonnable comme droit de sauvetage ; mais en raison de nos rapports avec nos assureurs, nous devions pour notre protection, faire valoir tous nos privilèges. Toutefois, nous n'avions pas l'intention de ne pas payer de sauvetage, et le sous-ministre de la Justice, qui examina la réclamation, nous dit qu'il serait sage et juste de payer cette somme, que la compagnie a acceptée.

M. REID (Grenville) : L'affaire ne parut jamais en cour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et le jugement fut rendu en notre faveur sur la question de droit que l'Etat ne pouvait être tenu responsable.

M. REID (Grenville) : Combien la compagnie avait-elle réclamé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une somme beaucoup plus considérable que celle-là ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous transigeâmes avec l'agent de la compagnie qui vint ici de New-York. Il reconnut que la somme offerte était raisonnable, et la compagnie est entièrement satisfaite. Nous avons toujours notre recours contre les assureurs et nous nous efforçons de les faire payer.

Nouvelles voies de garage, $63,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit que nous avions réservé. Je vois que l'item mentionné par l'honorable député de Peel (M. Blain) n'est pas le même que celui-ci, bien que les termes se ressemblent. Le crédit qu'il a lu était : pour nouvelles voies de garage et nouveaux aménagements le long de la ligne, $135,000. Ces termes sont beaucoup plus larges et ne s'appliquent pas seulement à des voies de garage.

M. BLAIN : Quelle partie de ces $135,000 a été dépensée en voies de garage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $71,727.26.

M. BARKER : Nous avons terminé l'examen de l'article 31 et bien qu'il n'y ait pas eu de discussion relativement à la pratique d'imputer sur le compte capital certaines dépenses imputables sur le revenu, je désire encore une fois protester contre la pratique

suivie par le gouvernement à cet égard. Dans l'item seul de rails et crapauds, $585,000, il n'y a réellement pas plus de $100,000 qu'on devrait imputer sur le capital.

Ile de Prince-Edouard — embranchement du port de Murray-Bay et pont de Hillsborough, $480,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit a été pleinement expliqué lors de la discussion du budget principal, lorsque j'informai la Chambre qu'il nous faudrait demander une somme additionelle dans le budget supplémentaire.

M. LEFURGEY : Je vois que ce chemin de fer coûte $28,000 et même davantage par mille ; pourquoi coûte-t-il autant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat se fait aux prix réglementaires, et comme la quantité d'ouvrage augmente, le prix total est plus considérable. Les ingénieurs disent que ce chemin de fer traverse un pays difficile, et que la dépense est beaucoup plus considérable qu'elle ne serait dans le cas d'un chemin de fer à voie étroite construit à travers un pays facile. Le pays est très rocheux et accidenté. On estime que la dépense totale sera de $2,795,113.

M. REID (Grenville) : Qui sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les entrepreneurs sont, pour la construction du chemin, William Kitchen, et pour la construction du pont, M. J. Haney.

M. REID (Grenville) : Quel est le prix trepreneurs sont, pour la construction du pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat est donné aux prix règlementaires. On estime que la dépense sera de $1,494,000.

M. REID (Grenville) : Avez-vous reçu des soumissions d'autres entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat pour la construction du pont fut accordé à la suite de soumissions publiques.

M. BARKER : Ces chiffres couvrent-ils la construction du tablier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût de construction du pont couvrirait aussi celle du tablier, qui doit être enlevé de l'Intercolonial et transporté à l'Ile du Prince-Edourd.

M. BLAIN : Dans le cours de la discussion qui eut lieu l'année dernière, page 2862 des Débats, l'honorable ministre déclare que le pont coûterait $1,100,000. Il dit aujourd'hui que les travaux ont été donnés à l'entreprise aux prix règlementaires, et il estime la dépense à $400,000 de plus qu'il ne le faisait alors. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire comment cela se fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne peut pas y avoir de changement dans les prix, seulement dans les quantités. Je ne puis expliquer exactement pourquoi l'ingénieur a fixé la dépense l'année dernière à $1,100,000, tandis que cette année l'estimation est de $1,400,000. Il va me falloir examiner l'affaire et m'assurer comment cette divergence se produit.

M. REID (Grenville) : Y a-t-il eu un changement d'ingénieurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a eu aucun changement, si ce n'est dans les quantités. Dans un cas ou dans l'autre, elles n'ont pas été estimées avec suffisamment d'exactitude.

M. REID (Grenville) : Il semble étrange que l'année dernière, les ingénieurs aient fait une estimation de $1,100,000, tandis qu'aujourd'hui ils donnent le chiffre de $1,400,000. Le ministre devrait réserver l'item jusqu'à ce qu'il puisse l'expliquer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette estimation lue par l'honorable député de Peel (M. Blain) comprenait-elle le tablier du pont ?

M. BLAIN : Je vais lire à l'honorable ministre ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit l'année dernière : " Le pont même coûtera $1,100,000."

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela peut comprendre ou ne pas comprendre le tablier ?

M. BLAIN : Ce ne serait guère un pont sans le tablier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ingénieurs ne l'entendent pas toujours de cette manière.

M. BLAIN : Le ministre ne veut pas dire que le pont sans le tablier coûterait $1,100,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire. J'examinerai l'affaire.

M. BLAIN : C'est là ce qui regarde l'adoption des crédits. L'honorable ministre est-il prêt à dire que le pont pourra être complété pour au plus $1,460,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dernier chiffre qui m'a été donné est celui de $1,494,137. Mon honorable ami (M. Blain) me demande de garantir, sous ma propre responsabilité, que le pont sera complété pour cette somme. Je ne le ferai pas. Il ne le ferait pas davantage s'il était à ma place. Il me faut accepter les renseignements qui me sont fournis par les ingénieurs sur un sujet comme celui-ci.

M. BLAIN : Je ne voudrais pas demander au ministre de s'engager envers la Chambre à faire compléter les travaux pour cette somme. Mais il me semble que les ingénieurs se sont trompés ; à moins que, par suite des explications hâtives et incomplètes qui leur sont fournies, les membres du comité soient hors d'état de comprendre la

nature de ces travaux et ce qu'ils devront coûter. Je m'expliquerais la chose s'il s'agissait d'une simple estimation. Mais dans le cas actuel, les travaux sont en voie d'exécution, une somme considérable a déjà été dépensée pour cette fin ; et le ministre, l'année dernière, à l'occasion de la discussion d'un item de $500,000, devant le comité, déclara que ce pont coûterait $1,100,000. L'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux le reconnaîtra, je pense, il est étrange qu'on fixe aujourd'hui la dépense à près de $1,500,000. La rivière n'a pourtant pas dû se développer en largeur, de manière à exiger la construction d'un pont plus long ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le pense pas.

M. REID (Grenville) : Peut-être l'honorable ministre voudra-t-il nous donner un état du coût estimatif du tablier et des autres parties de l'ouvrage—l'estimation primitive?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation primitive du pont ne devrait pas différer de celle d'aujourd'hui, car il n'a pas été fait de nouveaux travaux que je sache. Je ne puis me rendre compte pourquoi mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux a fixé l'année dernière le coût estimatif à $1,100,000. Avant que ce budget soit adopté en dernière instance, je me renseignerai et j'apprendrai ce qui en est. Parfois ces choses s'expliquent. Il est parfois des item qui semblent se rapporter au même ouvrage et qui en réalité se rattachent à des ouvrages différents.

M. COCHRANE : Le ministre doit se rendre compte que ce n'est pas là une manière satisfaisante de voter de l'argent. L'année dernière, le ministre des Chemins de fer et Canaux demanda au comité de voter une somme pour l'achèvement du pont. Cette année, on nous demande de voter $300,000 de plus pour le même ouvrage. Et le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux nous dit lui-même qu'il ne veut pas promettre que le pont ne coûtera pas davantage. Dans ces circonstances, nous ne pouvons nous rendre compte de ce que nous faisons, ni de notre situation. Pour ma part, je ne sais pas où nous en sommes, et je ne me considère pas en mesure de tirer une conclusion, à moins que le ministre ne puisse nous donner de meilleures assurances qu'il n'a jugé à propos avec sa manière doucereuse, de nous donner jusqu'ici. Je ne tiens pas le ministre responsable de cette estimation accrue de $300,000 ; mais cette question se présente naturellement : Qui nous dit que nous ne serons pas dans la même position, l'année prochaine? L'honorable ministre nous informe que lorsque les ingénieurs parlent d'un pont, ils ne veulent pas toujours dire un pont muni de son tablier. Si un ingénieur me parlait d'un pont, et si je m'apercevais qu'il voulait dire le pont sans le tablier, je penserais qu'il cherche à me tromper. Certes, l'honorable ministre ne pensait pas ce qu'il disait en parlant de cette manière? Le ministre nous dit que ce pont coûtera $300,000 de plus que le montant donné l'année dernière——

M. BARKER : Trois cent quatre-vingt mille.

M. COCHRANE : La somme augmente toujours. Il me semble que nous avons droit de demander au ministre de traiter la question plus sérieuseent. Sans doute, nous pourrions rire de ces choses et les laisser passer ; mais ce ne serait pas rendre justice à nos commettants. S'il se passait quelque chose de cette nature dans un conseil municipal, l'opinion générale serait que les conseillers cherchent à tromper le peuple. Nous avons droit de savoir exactement quelle somme il faudra pour parachever ce pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je trouve que l'honorable député (M. Cochrane) a parfaitement raison. La Chambre a le droit de connaître la raison de la différence entre cette estimation de $1,100,000 l'année dernière et de $1,490,000 cette année. Je vais m'efforcer d'obtenir les renseignements nécessaires. En attendant réservons l'item.

M. BARKER : L'honorable député de Grenville (M. Reid) a demandé quel serait le coût du tablier. Le gouvernement y a pourvu, et il devrait être en mesure de nous renseigner là-dessus.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le coût du tablier, y compris, bien entendu, le transport du pont de l'Intercolonial, le déplacement et la construction, est porté à $275,000.

M. REID (Grenville) : Et le reste de l'ouvrage?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voulez-vous dire la construction de l'embranchement?

M. REID (Grenville) : Non, je parle du pont. J'ai demandé combien le tablier du pont coûterait, et aussi combien coûteraient les autres parties de l'ouvrage, afin d'obtenir l'estimation primitive de la dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût estimatif du tablier est de $275,660 ; du pont même et des approches $1,218,436, donnant en tout $1,494,096.

M. REID (Grenville) : Maintenant donnez-nous l'estimation primitive, je veux dire celle faite lorsque le contrat fut donné à M. Haney.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'informerai du chiffre de l'estimation primitive. Il ne devrait pas y avoir de différence dans ces estimations, parce que les prix demeurent les mêmes. C'est simplement une question de quantité. M. J. Haney était l'entrepreneur.

M. REID (Grenville) : Le ministre réservera-t-il ce crédit jusqu'à ce qu'il puisse nous renseigner pleinement?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. LEFURGEY : A en juger par les budgets depuis 1900, pour travaux à Hillsborough on croirait que l'Ile du Prince-Edouard reçoit de fortes sommes de deniers publics. Je vois qu'en 1900, $700,000 furent votés, l'année suivante $450,00, l'année suivante $500,000 ; même année, budget supplémentaire $450,000 ; pour 1903-4, $750,000 ; avec ce crédit actuel de $480,000 ; ce qui fait en tout $3,330,000 votés pour 1900. Il doit y avoir erreur. C'est de nature à induire en erreur les habitants de l'Ile du Prince-Edouard ; nous n'avons pas reçu tout cet argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député confond deux choses entièrement différentes. Les crédits pour travaux publics et les dépenses effectivement faites sur ces travaux sont deux choses distinctes. Ces budgets se composent en grande partie de sommes votées de nouveau ; par conséquent, on ne saurait se faire une idée juste du coût d'une entreprise en particulier simplement en ajoutant les divers crédits successifs.

M. REID (Grenville) : Le ministre pourra nous fournir le chiffre de la dépense totale faite sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis 1900 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis le faire dès maintenant. La dépense totale sur ces travaux dans les quatre années expirées le 30 juin 1903 s'est élevée à $1,492,-525, sur l'embranchement de Murray-Harbour et sur le pont—sur toute l'entreprise.

M. BLAIN : Le ministre nous ayant donné un état du coût supposé du pont, voudra-t-il nous dire ce que coûtera le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation du chemin de fer jusqu'à un point sur la rivière Murray, constituant une entreprise, s'élève à $926,460.70. Il faut ajouter à cela le coût de l'embranchement jusqu'à Murray-Harbour, $104,600.32. Ces deux item forment ensemble le coût du chemin de fer. Il faut tenir compte, en outre, d'un quai de caissons requis à Murray-Harbour et dont le coût estimatif est de $69,955. Ces trois item donneront le coût du chemin de fer et des installations terminales à Murray-Harbour.

A six heures le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Législation—Chambre des Communes—augmentation d'appointements de dix commis à $50 chacun, $500.

M. SPROULE : Qui sont ces commis ?

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas les noms ici, comme je ne m'attendais pas que mon budget serait examiné ; mais ce sont tous des commis qui ont droit à cette augmentation.

M. SPROULE : Ont-ils reçu pareille augmentation l'année dernière ?

M. l'ORATEUR : Quelques-uns l'ont eue. Nous leur donnons généralement des augmentations tant qu'ils n'ont pas atteint le maximum de leur classe. Je suppose que ceux qui n'avaient pas été transférés d'une classe à l'autre ont reçu une augmentation l'année dernière, et reçoivent une augmentation cette année ?

M. SPROULE : Tous ceux qui n'avaient pas atteint le maximum de leur classe, ont-ils reçu des augmentations, l'année dernière?

M. l'ORATEUR : Oui.

M. SPROULE : En ont-ils reçu l'année précédente ?

M. l'ORATEUR : Depuis que je suis président de la Chambre des communes, j'ai toujours donné des augmentations à tous ceux qui n'avaient pas atteint le maximum de leur classe et qui avaient droit à cette augmentation.

M. SPROULE : L'Orateur est plus généreux pour ses employés que certains membres du gouvernement. Nous ne l'en blâmons pas ; je pense qu'il a fait ce qu'il devait faire.

M. BELL : Je crois que certains employés de cette Chambre ne sont pas compris là-dedans ; si je ne me trompe, dans beaucoup des cas, par suite de la longueur de la session, ceux qui ne sont pas payés à la journée mais qui sont payés à l'année ou à la session, se trouveront dans une position très désavantageuse. Dans certains cas, des perticuliers qui sont chargés de la direction reçoivent une rémunération moindre que leurs subordonnés. Je mentionnerai, par exemple, le chef des copistes de session. La session a été tellement prolongée, qu'il est nécessaire d'augmenter la paie de tous les employés temporaires et de tous ceux qui sont employés à la journée ; mais on devrait également, semble-t-il, tenir compte de la longueur du temps pendant lequel ces employés plus anciens, payés à l'année, ont été obligés de travailler. Je vois qu'on a pourvu à la rémunération de quelques-uns d'entre eux, mais d'un très petit nombre ; et bien qu'à mon avis il ne soit pas à propos de toucher aux traitements les plus forts, il serait peut-être bon d'augmenter ceux dont les appointements sont très faibles. Je mentionnerai le cas de M. Stewart.

M. l'ORATEUR : Je connais le cas dont parle l'honorable député (M. Bell). Les copistes de la session ne sont pas sur la liste des employés permanents. Ceux dont les appointement figurent dans le budget sont tous des fonctionnaires permanents. Celui auquel l'honorable député fait allusion n'est pas sur la liste des permanents. Je me

rends compte de la position difficile dans laquelle ces fonctionnaires se trouvent placés cette année, par suite de la longueur extraordinaire de la session ; et il est probable que certaines mesures seront prises pour que ces employés reçoivent au moins des appointements aussi élevés que leurs subalternes.

M. BELL : M. l'Orateur, sans doute, fait cette déclaration avec intention, et il sera fait quelque chose pour améliorer la position de ces messieurs. Je vois que le nouveau budget supplémentaire pourvoit à la rémunération de certains fonctionnaires de la Chambre des communes, mais ces messieurs ne sont pas compris.

M. l'ORATEUR : Il n'est pas nécessaire que ces montants soient portés au budget. Je pense qu'il y a déjà assez d'argent de voté pour solder ces augmentations. Ce sera une question à être réglée par la commission ; elle aura une réunion sous peu, et cette affaire sera examinée.

M. BELL : Vous voulez dire la commission d'économie interne ?

M. l'ORATEUR : Oui.

M. HUGHES : Il y a plusieurs années, les représentants réguliers des journaux, dans la galerie de la presse, furent placés sur la liste des commis de session, mais la pratique a été discontinuée depuis quelques années. Comme cette session-ci a été très longue, je suis persuadé que l'Orateur aurait l'appui de la Chambre et du pays s'il voulait, du moins pour cette session, revenir à l'ancienne coutume et permettre aux représentants des principaux journaux qui ont été ici durant toute la session de figurer de nouveau sur la liste des commis de session.

M. l'ORATEUR : L'affaire ne m'a jamais été signalée. De fait, c'est la première fois que j'aie jamais entendu parler que, naguère, les membres de la galerie de la presse étaient aussi commis de la session. Cela peut bien être, mais je n'en ai jamais entendu parler. C'est la première fois aussi que j'ai entendu proposer de faire quelque chose de la manière que le suggère l'honorable député de Victoria (M. Hughes).

M. HUGHES (Victoria) : J'espère, M. l'Orateur, que vous allez examiner cette proposition, et voir s'il n'est pas possible de faire quelque chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, il est certaines petites gracieusetés qui ont toujours été faites à messieurs les journalistes ; mais l'honorable député propose-t-il que les représentants de la presse soient payés comme s'ils étaient commis de session ?

M. HUGHES (Victoria) : Ils font autant de besogne que les commis de session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les uns sont les serviteurs du public et les autres ne le sont pas.

M. HUGHES (Victoria) : Je pense qu'il y a quelques années, c'était la coutume que les membres de la galerie de la presse fussent sur la liste des copistes de la session, et je pense que ceux qui ont été ici toute la session et qui ont donné tout leur temps au travail de la Chambre et du pays devraient être placés sur la liste des copistes de la session. Je serais heureux si l'honorable ministre des Finances voulait s'occuper de l'affaire.

M. l'ORATEUR : La chose a pu se faire, mais je n'ai jamais entendu dire que les membres de la galerie de la presse fussent en même temps copistes de la session ? Je m'en enquerrai.

M. GOURLEY : J'ai entendu un petit page se vanter l'autre jour dans le Sénat de la supériorité de cette Chambre haute, parce qu'elle paie son portier $1,000 tandis que le nôtre ne reçoit que $500. Je voudrais savoir si cela est vrai ou non. J'espère qu'on pourra expliquer l'affaire ; car nous tenons les cordons de la bourse, et nous devrions voir à ce que nos employés fussent convenablement payés.

M. l'ORATEUR : La question me fut signalée il y a quelque temps ; et je demandai pour quelle raison on donnait $1,000 par année, ou $900, au portier du Sénat. On me dit que cet employé était très ancien, et que naguère il avait eu un autre emploi. A cause de son grand âge ou pour quelque autre raison, on décida de le nommer portier et de le maintenir au chiffre d'appointements qu'il avait auparavant. Il voulait avoir cet emploi de portier, parce qu'il pensait qu'il y aurait moins d'ouvrage. C'est un très ancien employé, et c'est pour cette raison qu'il reçoit une rémunération plus forte.

M. GOURLEY : Je pense que c'est là une rémunération ridiculement minime à payer à notre employé pour une longue session comme celle-ci; ce me paraît être une somme bien méprisable que $500 comme compensation pour un employé aussi important que celui-là, qui protège notre Chambre contre les intrusions de toutes sortes. Je crois sincèrement que nous devrions y attacher plus d'importance.

Ouvriers et autres, $1,000.

M. MORIN : Il est un des employés de la Chambre à qui l'on n'alloue que $3 par jour pour lui-même et l'usage de son cheval. Il m'a fait observer que les messagers reçoivent $2.50 par jour, et que le 50 cents qu'il reçoit de plus n'est pas une rémunération suffisante pour son cheval.

M. l'ORATEUR : Je m'enquerrai de l'affaire.

Embranchement de Murray Harbour et Pont de Hillsborough, $480,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lors de la suspension de la séance à six heures, mon honorable ami (M. Cochrane) souleva une question au sujet du coût estimatif du pont de Hillsborough et de l'embranchement du chemin de fer de Murray-Harbour. L'honorable député fit observer que le ministre avait déclaré l'année dernière que le pont coûterait $1,100,000, tandis que j'ai déclaré qu'il coûterait $1,494,096. Comme je l'ai donné à entendre, la différence provient de ce que tandis que le coût du pont même a été fixé à $1,100,000, les dépenses imprévues et celles relatives à la pose du tablier porteront la dépense au chiffre que j'ai dit. Le ministre, l'année dernière, aurait dû déclarer que son estimation ne comprenait pas le coût du tablier ; mais il est bien évident que ce n'était pas son intention de l'inclure ; car la somme qu'il a mentionnée est à peu près exactement l'estimation donnée par l'ingénieur pour la base et les piliers, savoir, $1,107,667. A ce chiffre il faut ajouter 10 pour cent pour dépenses imprévues. Soit $110,767, et pour le tablier, $275,660, faisant un total pour le pont tout entier de $1,494,-096.

M. COCHRANE : Quelles sont les dépenses imprévues relativement à ces ouvrages.

M. BARKER : J'étais moi-même d'avis que ce pourrait être là l'explication de cette différence ; mais je dois dire que lorsqu'un ministre parle d'une estimation dans cette Chambre, il devrait y inclure l'imprévu.

L'opposition a lieu de se plaindre de l'insuffisance des réponses qu'on fait aux questions de cette nature ; et j'ai le regret de dire que très fréquemment nous avons lieu de croire qu'on répond parfois simplement pour satisfaire la Chambre pour le moment. Je ne fais pas d'allusion personnelle en ce moment, mais j'ai observé souvent qu'un ministre était porté à se débarrasser de la députation au moyen de réponses simplement plausibles. Nous avons le droit de connaître toute la vérité, et quel que soit le ministre, quelque respect que je puisse avoir pour lui personnellement, je n'hésiterai jamais à dire carrément ma pensée s'il se rend coupable de cette faute.

Un ministre est tenu de donner à la Chambre en général et à ses propres partisans tous les éclaircissements voulus au sujet de ces articles du budget. Les ingénieurs tiennent toujours compte des frais supplémentaires quand ils dressent leurs devis, et il est absurde de la part du ministre de dresser son estimation sans y inclure ces dépenses imprévues. Quand on a porté à $1,000,-000 le coût probable de ces travaux, j'étais convaincu qu'il s'agissait du prix réel et que cette somme de $100,000 n'était que le coût supplémentaire de 10 pour 100. Sans doute, par suite d'une négligence impardonnable, le gouvernement a porté à $1,000,000 la totalité du coût de l'entreprise, y compris les frais imprévus, tandis qu'il aurait fallu y ajouter dix pour cent. Le ministre intérimaire des Chemins de fer devra se faire un devoir de surveiller attentivement cette entreprise. Si le ministre n'a pas fait erreur en nous disant que le coût de ces chemins de fer à voie étroite serait de $28,000 par mille—

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas affirmé cela, c'est l'honorable député de la gauche qui a fait cette assertion.

M. BARKER : Si je ne me trompe, le ministre a affirmé la chose, ajoutant qu'à son avis, c'étaie là un chiffre assez raide pour un chemin de fer à voie étroite. Le compte rendu des débats fera foi de l'exactitude de mon affirmation. Si le gouvernement dépense $28,000 par mille sur un chemin de fer à voie etroite dans l'Ile du Prince-Edouard, où il est si facile de compléter des travaux, et de se procurer des rails d'acier du chemin de fer Intercolonial, presque au coût du fer de rebut, il est absurde de prétendre que ces travaux coûteront pareille somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'affirme pas que le chemin de fer coûtera $26,000 par mille. C'est un député de la gauche qui a donné ce chiffre.

M. SPROULE : C'est moi qui ai fait ce calcul. D'après ce calcul, j'ai affirmé que le chemin de fer coûterait $28,000 par mille. Et le ministre a ajouté que ce serait un prix très élevé pour un chemin de fer à voie étroite.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député confirme ce que j'ai avancé. Je n'ai pas calculé le coût de la construction par mille. J'ai affirmé que la construction du chemin de fer serait dispendieuse, mais je n'ai pas établi la comparaison entre les estimations. En réalité, le coût du chemin de fer, jusqu'au point qu'il atteint, la rivière Murray, non compris les frais de construction du pont, serait de $21,056 par mille.

M. BARKER : Quand on calcule le coût d'un chemin de fer, par mille, les frais de construction des ponts doivent toujours être compris.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute. S'il s'agissait du coût par mille d'un tronçon du Grand Tronc y compris le pont de ce chemin de fer à Montréal, l'estimation atteindrait un chiffre élevé.

Ce pont de Hillsborough est fort dispendieux, et on ne saurait légitimement englober dans l'estimation du coût d'un chemin de fer à voie étroite celui du pont en question.

M. BARKER : A mon avis, il faut toujours inclure le coût de construction des ponts dans les frais de construction d'un chemin de fer. Libre au ministre, si le coût de construction lui paraît trop élevé, de déclarer que le pont en question coûtera fort cher. Mais, je le répète, il faut toujours inclure le coût de construction des ponts

dans l'estimation des frais de construction d'un chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député aurait raison s'il s'agissait d'un chemin de fer de long parcours, avec des ponts ordinaires. D'autre part, il serait absurde d'englober dans l'estimation d'un chemin de fer à voie étroite de peu d'étendue, le coût de construction d'un pont fort long et de faire figurer cette double dépense sur le pied du coût de la construction par mille du chemin de fer.

M. COCHRANE : Il faut nécessairement inclure le pont dans les frais de construction du chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un calcul de ce genre serait propre à induire en erreur, à moins d'y ajouter un correctif, relativement au coût du pont.

M. BARKER : C'est précisément ce que j'affirme, et libre au ministre de donner cette explication. Même sans le pont, le chemin de fer coûte 50 pour 100 de plus qu'il ne le devrait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député était chargé de la construction de ces travaux, il serait peut-être d'un avis différent.

M. BARKER : Si j'avais une entreprise de l'Etat, je serais peut-être de cet avis.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'affirmera pas sans doute que tout entrepreneur construira ces travaux pour un prix inférieur à celui exigé par les entrepreneurs. Si je ne me trompe, ces travaux se font aux prix portés au cahier des charges. En pareilles circonstances, l'observation de l'honorable député n'a pas sa raison d'être.

M. BARKER : Je puis probablement dire pourquoi ce prix est exagéré. Cette question a été débattue l'année dernière ou à la session précédente. Les entrepreneurs ont obtenu l'entreprise des dix premiers milles de ce chemin de fer, d'après certains devis à tant la verge, et le gouvernement au lieu de demander des soumissions pour le reste du chemin, a permis aux entrepreneurs de le compléter aux mêmes prix, sans s'informer si le reste des travaux était de nature similaire. Nous avons fait observer à cette époque que nulle compagnie de chemin de fer au monde ne songerait à adjuger des entreprises de pareille façon. Le ministre, à cette époque, fut forcé d'admettre qu'il ignorait la nature des travaux à compléter; il n'avait reçu ni devis ni estimation avant d'adjuger la nouvelle entreprise. Voilà comment le gouvernement entend les affaires, et les députés de la droite opinent du bonnet.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si l'entreprise avait été adjugée à tant par mille pour la première section, et si les travaux avaient été adjugés aux mêmes prix pour une catégorie différente de travaux, alors, l'honorable député serait en lieu de récriminer. En réalité, la première entreprise a été exécutée aux prix portés au cahier des charges, et nous avons autorisé l'entrepreneur à continuer les travaux aux prix portés au cahier des charges, parce qu'il n'y avait pas de différence sensible dans la nature de ces travaux. C'était simplement une question de quantités.

M. BARKER : Je le répète, la première entreprise a été adjugée, à tant par verge pour les différentes qualités de travaux. Ce dont je me suis plaint à cette époque, et ce que je reproche encore au gouvernement, c'est que, sans connaître la nature des travaux à exécuter, sans savoir s'ils seraient plus dispendieux ou moins coûteux que ceux déjà exécutés, il a autorisé ces entrepreneurs à poursuivre leur entreprise. Est-ce que ces messieurs se sont chargés de cette entreprise, sans aller aux renseignements ? Je le demande aux députés : est-il légitime de supposer que les entrepreneurs se seraient chargés de ces travaux, sans s'assurer s'ils seraient plus ou moins rémunérateurs ?

Le ministre du jour a avoué qu'il n'avait pas reçu de rapports de son ministère sur la nature des travaux à terminer ; et il est absurde de prétendre aujourd'hui que le gouvernement avait constaté que les travaux à terminer étaient de la même nature que ceux déjà exécutés. Le ministre du jour, il y a un an, a admis qu'il ignorait la chose. Il a simplement fermé les yeux et a autorisé les entrepreneurs à pousser les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas révoquer en doute la parole de l'honorable député, mais je me demande si le ministre a bien prononcé ces paroles. La nature de cette contrée et les accidents du sol sont parfaitement connus, et on m'informe qu'il n'existe aucune différence entre les deux tronçons de la voie. Comme il s'agit de prix stipulés au cahier des charges, à tant par verge de terre enlevée et de maçonnerie construite, c'est simplement une question de quantité. Si les entrepreneurs n'ont pas exécuté une plus grande quantité de travaux, ils n'ont pas dû recevoir une somme plus élevée. Si la nature et les accidents du sol de cette contrée sont identiques, et que les prix portés au cahier de charges soient légitimes, pour les premiers travaux, rien n'autorise l'honorable député à affirmer que le coût est exagéré.

M. BARKER : Le ministre sans doute n'a jamais été en lieu de faire construire des travaux de chemins de fer ; autrement, il ne formulerait pas pareil argument. Il est bien possible qu'on ait à enlever la même quantité de terre ou de roc ; mais le coût des travaux est subordonnée au transport. Le transport d'une verge de terre à un mille de distance est plus coûteux que le charroyage de la même quantité à une moindre

distance. Le gouvernement aurait dû obtenir de son ingénieur un rapport sur le transport de chaque verge de terre et de roc. Il faut tenir compte non seulement des travaux d'excavation, mais du transport de la terre, et le prix varie d'après la longueur du transport. Il est possible qu'un entrepreneur demande 15 centins par verge pour l'excavation et le transport de la terre à une courte distance et qu'il exige trente centins pour le double de la distance. On ne saurait établir le coût des travaux d'une étape de six milles sur celui d'une autre étape de dix milles. Le ministre du jour a admis qu'il n'était pas allé aux renseignements. Je ne crains pas de l'affirmer, il n'y a pas une seule compagnie de chemin de fer au pays, qui donnerait à un entrepreneur l'entreprise de dix milles de chemin de fer, en se basant sur le prix payé à un autre entrepreneur, pour une autre étape de dix milles. Elle obtiendrait, au préalable, un rapport de son ingénieur, sur la longueur du transport de la terre et sur tous les autres détails.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre a-t-il les plans, devis et profils de la voie ? Il devrait déposer ces documents sur le bureau. Il devrait nous faire connaître la quantité d'excavations effectuées et la nature de ces excavations pour chaque mille de chemin de fer. Le prix payé pour la construction du chemin de fer en question semble exagéré et anormal . On pourrait construire un chemin de fer dans les Rocheuses au même prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces plans et devis ne sont pas à Ottawa, mais ils ont été soumis à la Chambre au cours d'un débat précédent. L'adjudication de cette entreprise n'est pas de date récente. Je ne me rappelle pas les termes dont s'es servi le ministre, mais l'ingénieur en chef affirme que les travaux sur cette ligne étaient de nature similaire et que les prix portés au cahier des charges en premier lieu forment un excellent critérium de la valeur des travaux.

M. BARKER : Cela est possible, mais ce n'est pas ainsi que les hommes d'affaires font leurs entreprises. A l'époque en question, j'ai demandé si le ministère avait obtenu des rapports indiquant la nature des travaux et le ministre a avoué qu'il n'en avait pas. Il est absurde d'entreprendre des travaux nécessitant d'énormes dépenses, sans bien connaître la nature du pays.

M. BLAIN : Quelle est la longueur de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a 44 milles jusqu'à la rivière Murray et six milles et demi de là au terminus du port Murray, soit cinquante milles et demi.

M. BLAIN : Le ministère a-t-il fait choix du terminus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais les six derniers milles ne sont pas encore construits.

M. BLAIN : Quelle est la totalité du coût du chemin de fer, indépendamment des ponts ?

M. BARKER : Le coût est de $1,400,000, ce qui fait près de $28,000 par mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Y compris le pont.

M. BARKER : Non, indépendamment du pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût des travaux jusqu'à Murray-Harbour qui est le terminus, est porté d'après les évaluations revisées à $2,795,113. Si l'on déduit de cette somme le coût estimatif du pont, $1,494,097, le résultat donne le coût du chemin de fer, abstraction faite du pont. Cette somme comprend $69,555, pour les installations de tête de ligne à Murray-Harbour.

M. BARKER : Pour ce port en particulier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui mais quand on établit des installations de tête de ligne sur une ligne de peu d'étendue, le coût par mille est plus élevé que pour un chemin de fer de long parcours. Le coût estimatif des travaux est porté à $2,795,113.17. Le coût estimatif du pont est de $1,494,097.

M. BLAIN : Quel serait alors le coût total du pont et du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût collectif du pont, du matériel roulant du chemin de fer et du quai à Murray-Harbour est porté à $2,795,113.17. Cela comprend le coût du pont et du matériel roulant, outre $69,000 pour le quai à Murray-Harbour.

M. BLAIN : L'année dernière, le ministre des Chemins de fer et Canaux a porté le coût estimatif du pont à $1,000,000 et celui du chemin de fer, y compris le matériel roulant, à $2,620,000. L'estimation du ministre est donc inférieure à celle de son ex-collègue.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation est la même. La première estimation donnait le coût des travaux jusqu'à la rivière Murray ; mais de là, à Murray-Harbour il y a six milles et demi dont il faut tenir compte.

M. BLAIN : L'estimation que nous donne le ministre est bien inférieure à celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose me paraît inexpliquable.

M. BLAIN : L'ex-ministre a porté le coût du chemin de fer, y compris le matériel roulant, à $2,620,000 et le coût du pont à $1,100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût du pont était compris dans celui du chemin de fer.

M. BLAIN : Non, voici les paroles mêmes de l'ex-ministre : " Le chemin de fer y compris le matériel roulant coûtera près de $2,620,000. Le pont lui-même coûtera $1,100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est compris dans la somme de $2,620,000.

M. BARKER : Je tiens à signaler un autre fait. L'année dernière, l'ex-ministre a porté le coût à $2,620,000, omettant les six derniers milles et demi de chemin de fer. Aujourd'hui le coût s'élève à $2,800,000 en chiffres ronds. C'est une somme supplémentaire de $182,000 pour les six derniers milles et demi du chemin de fer, soit $28,000 par mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député devrait ajouter que dans le prix des six milles et demi se trouve comprise la somme de $70,000 pour le quai.

M. BARKER : J'en conviens.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député convient maintenant de la chose, mais il ne l'a pas déclaré.

M. BARKER : Il s'agit de la moyenne du coût du chemin. Il est possible que pour certaines étapes du chemin, le coût de construction soit de $50,000 par demi-mille; mais il s'agit ici de la moyenne. La moyenne, dans son ensemble est de $26,000 à $28,000 par mille, d'après la propre estimation du ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans son estimation, l'honorable député fait entrer près de $70,000 pour un quai. Pourvu que la chose soit bien comprise et clairement affirmée, je n'ai rien à redire à son calcul.

M. BARKER : Le ministre le sait, il y a des chemins de fer de cent milles de longueur qui ont des installations de tête de ligne valant un million. Tout cela est compris dans le coût total. Il ne faut pas tenir compte uniquement des étapes les moins coûteuses du chemin, mais il faut aussi faire entrer dans le calcul le coût des installations de tête de ligne. La construction d'une gare de chemin de fer est quelque fois plus dispendieuse que celle de cinq milles de chemin de fer. Il faut tenir compte de tout cela dans l'estimation de la moyenne du coût. Le coût estimatif de tout le chemin de fer, abstraction faite du pont, est de $26,000 par mille. Le coût des six derniers milles et demi est de $28,000, et à mon avis le député de Prince-est (M. Lefurgey) n'a pas fait erreur dans son estimation. L'honorable député est d'avis que c'est là un coût excessif pour un chemin de fer à voie étroite, et tout le monde se rangera à son avis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a des chemins de fer de deux ou trois milles de longueur qui ont des installations de tête de ligne fort coûteuses, qui porteraient le coût du chemin de fer en moyenne à peut-être plus de $100,000 par mille. L'honorable député englobe dans le coût de ce chemin de fer les frais de construction d'un grand pont et d'un quai à l'extrémité du chemin, ce qui gonfle de beaucoup la moyenne du coût de ce chemin de fer à voie étroite. Strictement parlant, il a peut-être raison, mais son calcul est de nature à induire en erreur.

M. BARKER : Le ministre a toujours tenu à faire entrer le coût de ce pont dans son estimation des travaux. Il porte ainsi le coût du chemin de fer à $55,000 par mille, et abstraction faite du pont, le chemin de fer coûte de $26,000 à $28,000 par mille ; et s'il faut en juger d'après l'écart dans les estimations établies à différentes époques, on peut ajouter dix ou quinze pour cent. En établissant la moyenne du coût d'un chemin de fer par mille, il est parfaitement légitime de tenir compte même des frais fort élevés des installations de tête de ligne. Il est possible que le coût de construction s'élève quelquefois à $75,000 et même $100,000 par mille. Néanmoins, il faut tenir compte de la moyenne du coût.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne tient pas compte des $200,000 pour le matériel roulant qui est compris dans ce calcul. Cela augmente le coût de construction par mille.

M. BARKER : Tout cela fait partie du réseau du chemin de fer. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'on dépense ces $200,000. Il existe déjà beaucoup de matériel roulant dans l'Ile du Prince-Edouard. Quoi qu'il en soit, on consacre $28,000 par mille à la construction d'un chemin de fer à voie étroite dans l'Ile du Prince-Edouard. La construction d'un chemin de fer de premier ordre dans la province d'Ontario, coûterait moins cher. En outre, on pose sur ce chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouad des rails empruntés à l'Intercolonial, puis le pont et le matériel roulant seront sans doute aussi empruntés à ce chemin de fer. Voilà ce que l'Ile du Prince-Edouard obtient, apparemment. Le gouvernement transfert ce pont de l'Intercolonial à l'ambranchement enquestion ; et il en porte le prix à $300,000. Il pose sur le voie de vieux rails de 67 livres empruntés à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : De quelle source l'honorable député tient-il ce renseignement?

M. BARKER : On a mainte fois affirmé au cours du débat budgétaire que les vieux rails de l'Intercolonial devaient être utilisés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais qui affirme que ces rails soient usés? Voilà la question.

M. BARKER : Le ministre veut-il utiliser des rails neufs?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas là la question. D'où l'honorable député tient-il que ces rails soient usés?

M. BARKER : Sans doute ce ne sont pas des rails de rebut, mais après tout, ce sont des rails empruntés. Le ministre utilise des rails et des ponts de l'Intercolonial pour le chemin de fer en question et il établit des estimations fantaisistes. Le résultat c'est que ce chemin de fer à voie étroite coûte environ $55,000 par mille, ou $28,000 par mille, le pont non compris.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a fait une affirmation encore plus remarquable en disant que nous voulons utiliser pour ce chemin de fer le vieux matériel roulant de l'Intercolonial. Il ne réussira guère à prouver qu'il soit possible d'utiliser le matériel roulant d'un chemin de fer à voie large sur un chemin de fer à voie étroite.

M. BARKER : Cela s'est fait mainte et mainte fois.

M. REID (Grenville) : Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée, relativement au coût estimatif de ce pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas qu'il existe d'autre estimation que celle que j'ai donnée. S'il en existe d'autres, je les ferai connaître plus tard à la Chambre.

M. REID (Grenville) : Alors, que cet article demeure en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il y a assez longtemps que cet article est à l'étude.

M. REID (Grenville) : Il ne me sera possible de donner ces renseignements qu'au cours de la soirée.

M. REID : Alors il est préférable que l'article demeure en suspens, jusqu'à ce que le ministre obtienne ce renseignement. Si je ne me trompe, il y a quelque chose de louche dans cette affaire. Il faudrait nous dire le chiffre précis de l'augmentation apportée aux devis primitifs et il faudrait nous donner ce renseignement avant que l'item soit adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens précisément de recevoir le renseignement demandé par l'honorable député. L'estimation primitive de la substructure est de $605,274, outre dix pour cent pour dépenses imprévues, $60,527. Le devis primitif de la superstructure est de $175,000, soit une augmentation totale de $940,801, à l'époque ou la première entreprise a été adjugée. D'après les explications qu'on m'a données, l'augmentation du coût tient au rallongement du pont de 630 pieds, à l'agrandissement du débouché du pont, ce qui a nécessité l'établissement de deux piles-culées et d'une jetée. Les quatre jetées pneumatiques ont été agrandies ce qui a gonflé le coût du dragage. Les abords en terre ont été ajoutés au béton. Les prix portés au cahier des charges sont ceux mêmes stipulés dans les soumissions et le contrat.

M. BARKER : Le ministre a été étonné d'apprendre que le coût des travaux dépasse de cinquante pour cent le devis primitif. D'après les chiffres qu'il vient de donner, indiquant que l'estimation primitive de ce pont était de $940,000, il ressort que, relativement à l'estimation actuelle, il a augmentation de plus de 50 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas là ce que l'honorable député a affirmé. Il prétend que le coût des travaux dépasse de 50 pour cent l'estimation primitive mais il affirme que le coût de ces travaux est de 50 pour cent trop élevé.

M. BARKER : Le coût des travaux aurait dû concorder avec le devis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, du moment que l'on modifie le devis, il faut payer pour les travaux le prix légitime.

M. BARKER : Le ministre prétend-il que je doive le renseigner sur le coût de ces travaux ? Je ne suis jamais allé dans l'Ile du Prince-Edouard. Il s'agit ici de l'estimation donnée à la Chambre par l'ex-ministre des Chemins de fer, qui a porté le coût des travaux à $940,000. Les estimations actuelles atteignent le chiffre de $1,494,000, soit une augmentation de plus de 50 pour cent. Voilà qui vient parfaitement à l'appui de mes affirmations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas le moins du monde. S'il s'agit tout simplement des estimations, il est fâcheux que l'honorable député ne l'ait pas dit. Il nous a dit que le prix des travaux est de 50 pour cent trop élevé. Il établit donc la comparaison entre la valeur intrinsèque des travaux et le prix qu'ils nous coûtent. S'il s'était contenté de dire que le coût des travaux est de 50 pour cent supérieur au devis primitif, la chose aurait prêté à discussion.

M. COCHRANE : Quand le ministre vient nous renseigner sur le coût précis d'un pont, j'ajoute naturellement foi à sa parole. Il est temps d'appeler les choses par leur nom et je dois dire que le ministre des Chemins de fer nous a trompés.

Loin de moi la pensée de vouloir accuser le ministre ; mais il a nous a déclaré que ce pont coûterait $500,000, et dans ma candeur j'ai ajouté foi à sa parole. Mais aujourd'hui on vient nous dire que ces travaux coûteront $1,400,000 et ils ne sont pas encore terminés. Le ministre devrait faire préparer ses estimations avec plus de soin.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait erreur quand il déclare

que le ministre aurait affirmé que ce pont coûterait $500,000.

M. COCHRANE : Le compte rendu des débats en fera foi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été bien entendu, dès le début, que la construction de ce pont serait fort dispendieuse.

M. REID (Grenville) : Le ministre nous dit ce soir que l'augmentation du coût des travaux tient au rallongement du pont de 630 pieds. Quand on a dressé le devis de ce pont, le ministre prétend-il que l'ingénieur, chargé de ces travaux, se soit trompé à ce point sur la longueur du pont qu'il s'agissait de construire ?

Voici, à mon avis, ce qui explique ce gonflement de dépenses. Je vois d'après les estimations, que l'entrepreneur de ce pont reçoit $25 par verge cube pour les excavations dans le roc.

M. BARKER : C'est le triple du coût légitime.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici sans doute d'excavations dans le roc dans 90 pieds d'eau environ, ce qui est bien différent des excavations ordinaires.

M. REID (Grenville) : On m'informe que l'entrepreneur reçoit $25 par verge cube pour l'excavation pour travaux en béton, construits avec la pierre qu'ils enlèvent, et pour l'enlèvement de laquelle ils reçoivent $25 par verge cube.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que cela est contraire à la vérité des faits.

M. REID (Grenville) : Nie-t-on que cette pierre ne soit pas utilisée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on m'apprend. Les prix ont été fixés par voie de soumissions et de concurrence publique, mais je ne saurais entrer dans les détails.

M. BARKER : Le ministre affirme-t-il qu'on paie $25 la verge cube pour l'excavation dans le roc à 90 pieds d'eau ? Dans quel but fait-on ces excavations à 90 pieds de profondeur, si c'est du doc solide ? S'il s'agit de roches détachées, pourquoi paierait-on $25 la verge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est aux ingénieurs qu'il appartient de répondre à cette question. Il est possible que les ingénieurs aient raison.

M. BARKER : Il ne s'agit ici de pétardement ni d'aucun autre travail, mais tout simplement de l'enlèvement de pierres détachées et $25 la verge cube c'est là un prix exorbitant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux ont été adjugés par voie de soumission et de concurrence publique et nulle soumission ne contenait de prix inférieur à $25. C'est peut-être un prix légitime.

M. LEFURGEY : J'ai déjà observé que ce chemin de l'Ile du Prince-Edouard a coûté plus de $3,000,000 et le ministre répond qu'il s'agit d'anciens crédits. Cette explication est fort boiteuse, car le ministre des Chemins de fer a porté le coût de la substructure à $375,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où l'honorable député puise-t-il ces chiffres ?

M. LEFURGEY : Dans le compte rendu des débats de 1901. Je cite :

Embranchement de Murray Harbour et pont de Hillsborough, I.P.E., $450,000.

Les 40 milles de chemin de fer en question ont coûté $28,000 par mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'agit-il ici des quarante milles ? Il me semble que l'honorable député a dit onze milles.

M. LEFURGEY : Je cite :

Les onze milles et demi ont coûté près de $43,000 et la totalité du coût estimatif est de $170,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : A quoi s'applique ce coût estimatif ?

M. LEFURGEY : Je cite :

Ce qui, ajouté au coût estimatif de $450,000, donne $660,000. Ces $450,000 suffiront pour le prochain exercice.

Il doit y avoir erreur, quelque part, car en 1901, on a porté le coût de ces travaux à $450,000, et en 1903, à $1,490,000, et l'année dernière $1,100,000. La chose a besoin d'éclaircissements, sinon, le comité sera peut-être en bon lieu de conclure qu'il y a quelque chose de louche dans cette affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit y avoir malentendu quelque part. Je préfère étudier la chose, avant d'accepter ces chiffres.

M. BARKER : L'estimation des 11½ milles a été de $16,000 par mille, chiffre assez légitime, bien que fort élevé. Or, cette estimation de $16,000 le mille atteint maintenant le chiffre de $28,000, y compris les 11 milles en question. Voilà la conséquence du système suivi par le gouvernement dans l'adjudication des entreprises. C'est sur ce pied que le gouvernement a accordé l'entreprise des 32 autres milles, et au moyen de leur mesurage à la verge, ces entrepreneurs ont réussi à gonfler le prix à $28,000 par mille. Puis ce pont qui, au dire du ministre, devait coûter $375,000, coûte le triple de cette somme.

M. REID (Grenville) : Evidemment, il y a erreur quelque port. D'après l'estimation de l'ingénieur, qui est sans doute encore préposé aux travaux, le pont devant coûter $450,000, et le chemin de fer $170,000 de plus, soit $600,000 ; et cependant, voilà que le coût de ces travaux s'élève à $1,464,000, et le ministre avoue que cette somme est insuffisante pour l'achèvement des travaux

du pont. L'année prochaine, on nous demandera sans doute de voter un demi-million de plus pour ce pont et un crédit supplémentataire pour le chemin de fer. Le ministre est tenu d'éclairer le comité, avant l'adoption de cet item, quand bien même, à titre de ministre intérimaire des Chemins de fer, il ne soit pas parfaitement au courant de la situation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je la connais parfaitement.

M. REID (Grenville) : Avant de faire voter cet article, il faut que le ministre éclaire le comité sur cette importante question. La rumeur veut qu'il y ait quelque chose de louche au fond de cette transaction, et ce qui tend à confirmer cette rumeur, c'est que le ministre qui était chargé de ce service nous a déclaré que le coût total du pont et du chemin de fer en question ne dépasserai guère $600,000 ; tandis que le ministre intérimaire affirme aujourd'hui que le pont coûtera $1,464,000 et que les 43 milles de chemin de fer coûteront $2,800 le mille. Nous sommes en lieu de demander des éclaircissements à cet égard au ministre intérimaire ou à ses collègues. Pour mon propre compte, je proteste contre l'adoption de cet article, en l'absence de pareils renseignements. Si le ministre n'est pas en mesure de nous les donner ce soir, que l'article demeure en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit exister quelque malentendu au sujet de l'estimation des ingénieurs citée par l'honorable député. Pareille estimation du coût de ces travaux venant de la part l'ingénieurs fixerait l'absurde.

J'ai donné à l'honorable député tous les renseignements que j'ai obtenus au sujet des estimations des ingénieurs au sujet de ces travaux.

Je ne saurais répondre ainsi sur-le-champ aux questions qu'on me pose au sujet des déclarations formulées par le ministre, il y a quatre ans.

M. BARKER : Ces déclarations ne datent que de deux ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, il y a deux ans que le ministre a fait ces déclarations. Je le répète, j'irai aux renseignements à cet égard, mais en attendant, nous n'y gagnerions rien à laisser cet article en suspens. Il faut que ces travaux s'exécutent coûte que coûte. Nous y sommes engagés. Le gouvernement et le parlement ont décidé de construire ce chemin de fer, et si le ministre ou les ingénieurs ont commis quelques erreurs, ce que je ne saurais admettre sans preuve, cela ne modifierait en rien la situation. L'honorable député affirme qu'il circule certaines rumeurs sinistres. Il est trop enclin à ajouter foi aux rumeurs. S'il est en lieu de croire qu'il y a quelque chose de louche ou d'inavouable au fond de ces entreprises, il aurait pu facilement formuler ses accusations, au cours de ces sept mois de session, et s'il a négligé de le faire jusqu'aujourd'hui, il faut en conclure qu'il n'attache guère d'importance à ces rumeurs.

M. REID (Grenville) : Le député de Prince-est (M. Lefurgey) affirme que le ministre des Chemins de fer et Canaux du jour fait une déclaration précise à la Chambre sur le coût estimatif de ces travaux, en s'appuyant sur l'autorité et les renseignements de son personnel. Le ministre intérimaire devrait être en mesure de vous dire, ou non, si cette déclaration de son ex-collègue est conforme à la vérité des faits. Il affirme que nous sommes tenus de terminer ces travaux. Tout le monde ici a certainement à cœur de voir terminer ce chemin de fer, et cela dans l'intérêt de l'Ile du Prince-Edouard.

Les membres de l'opposition ne cherchent nullement à empêcher la construction de ce chemin de fer ; mais ce qu'ils trouvent convenable, c'est que le gouvernement, après avoir porté à $600,000 le coût estimatif de la construction du chemin de fer et du pont en question, vienne nous déclarer, deux ans plus tard, qu'il a été dépensé $1,464,000 pour le pont, outre $28,000 par mille de chemin de fer, et qu'il faudra dépenser encore un million de dollars sur le chemin de fer. Voilà ce qui donne au public lieu de supposer qu'il y a quelque chose de louche au fond de cette affaire.

L'inconvénient, c'est qu'une entreprise n'est pas plutôt adjugée que le gouvernement modifie les devis des travaux et accorde aux entrepreneurs des frais supplémentaires, afin de leur permettre de recueillir le plus de bénéfices possibles de leur entreprise. Entre le devis primitif et le devis actuel, il y a la différence du jour et de la nuit ; c'est ce dont le ministre se convaincra, du reste, s'il veut se donner la peine d'étudier les deux contrats. Voilà ce qui explique le gonflement des prix de ces travaux. Le ministre en convient du reste, lorsqu'il déclare que le pont est allongé de 630 pieds. Je le répète, c'est à tort que le ministre prétend que les membres de l'opposition sont hostiles à cette entreprise. Nous tenons à voir ce pont et ce chemin de fer terminés à brève échéance, comme, du reste, tous les autres travaux de chemins de fer dont a besoin l'Ile du Prince-Edouard. Cependant, nous ne voulons pas qu'on consacre à ces travaux le triple des sommes légitimes, et le ministre lui-même en conviendra, ces travaux ont bien coûté trois fois le prix voulu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je n'en conviens pas.

M. LEFURGEY : L'honorable député, (M. Reid) l'approuve à bon droit, les conservateurs ont à cœur de voir l'Ile du Prince-Edouard obtenir sa large part des deniers publics. On le sait, cette province n'a pas obtenu sa part légitime jusqu'ici. A dater de l'établissement de la Confédération jusqu'à l'époque de la construction de cet em-

branchement sur Murray-Harbour, c'est à peine si on a consacré un million de dollars à la construction de nos chemins de fer. Nous avons construit le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, au début, et à l'époque de la Confédération, on imputa sur notre compte $3,144,000 de ce chef. Ce chemin de fer a coûté primitivement $16,000 le mille ; tandis que, d'après la déclaration du ministre, l'embranchement de Murray-Harbour coûte $28,000 le mille. Les populations de l'Ile du Prince-Edouard tiennent à savoir pourquoi la construction de ces 42 milles de chemin de fer, à travers une contrée qui n'est pas plus difficile que celle parcourue par la ligne mère, coûte des sommes si énormes, tandis que le prix de construction devrait être de 25 pour cent inférieur à celui de la ligne mère.

Toutes ces dépenses sont imputées sur le compte de l'Ile du Prince-Edouard, et lorsque vient le moment de construire ces embranchements dont le besoin se fait si vivement sentir et dont j'ai si souvent signalé l'urgence à la Chambre, on nous opposera comme fin de non recevoir les fortes dépenses déjà effectuées. Nous voulons que l'Ile soit dotée de travaux publics et sillonnée de voies ferrées tout comme les autres provinces ; mais nous tenons à ce que l'économie préside à ces travaux. Si les dépenses se sont tant gonflées, c'est que l'entreprise du dernier tronçon de la ligne a été accordée aux entrepreneurs du premier tronçon, sans concurrence publique. On nous avait d'abord dit que ces travaux coûteraient $450,000, et aujourd'hui on nous apprend qu'ils coûteront $1,450,000, et les populations de l'Ile du Prince-Edouard tiennent à ce qu'on les éclaire au sujet de cet écart de prix.

M. REID (Grenville) : Au début, on nous avait dit que ce pont ne coûterait qu'un million, et voilà qu'aujourd'hui, la dépense est portée à $2,610,000. Il doit y avoir erreur ou malentendu quelque part ; car, enfin, il semble incroyable que les ingénieurs aient pu dresser une estimation si inférieure au coût réel des travaux. Si le ministre (M. Fielding) avait à son service pour la construction de quelque travaux, un ingénieur qui dresserait pareil devis, il l'aurait bientôt congédié. Il importe que ce crédit demeure en suspens, jusqu'à ce que la lumière se soit faite à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais nous voulons construire le chemin. Donnez-nous le pont, et nous vous communiquerons les renseignements demandés.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre ne veut pas nous donner ces renseignements maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Evidemment, il me faudra les donner ; mais, dans tous les cas, il nous faut ce pont.

M. REID (Grenville) : Nous ne demandons pas mieux que de construire les ponts et chemins de fer dont l'Ile du Prince-Edouard a besoin ; mais, tout en n'ayant aucun objection à accorder aux entrepreneurs des profits raisonnables, nous ne voulons pas en faire subitement des millionnaires. Nous nous rendons parfaitement compte de la situation embarrassante en laquelle se trouve ici le ministre des Finances, mais néanmois ils nous faut quelques explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous faudra un nouveau crédit l'année prochaine.

M. REID (Grenville) : Vraiment ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais certainement. L'honorable député confond le coût du pont avec le crédit de cette année.

M. BLAIN : Quand cet item a été tout d'abord soumis à la Chambre, le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) a fait cette déclaration :

> Ces travaux comprennent la construction d'un pont et de quelque 44 milles de chemin de fer, et l'estimation du coût de ce chemin de fer et des travaux permanents qui s'y rattachent s'élève à $470,00.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a certainement un malentendu quelque part. Je crois pouvoir assurer qu'aucun ingénieur du département n'a jamais estimé le coût total de ces travaux à $470,000. Il n'est pas possible qu'on ait exactement rapporté les paroles du ministre, ou bien il ne voulait parler que d'une partie des travaux. Personne n'a jamais supposé un instant que ces travaux pouvaient se faire pour $470,000.

M. BLAIN : Je vois que le ministre des Chemins de fer a ajouté que le coût du chemin de fer était estimé à $470,000, et qu'en outre de cela le coût probable du pont serait d'environ $800,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était question, tout d'abord, de $470,000 pour tous les travaux, mais nous voyons maintenant qu'il faudra en outre $800,000 pour le pont.

M. BLAIN : Ce à quoi nous trouvons à redire, c'est que ce crédit varie d'une année à l'autre, chaque fois qu'on nous le présente. Quand il s'agit de construire un pont, je crois que le ministre devrait être prêt à nous en fournir un état estimatif aussi exact que possible. Ce qui est étrange, c'est de voir qu'on estime des travaux à une certaine somme, et que ces travaux se trouvent coûter trois fois plus quand ils sont terminés. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard aura-t-il quelque chose à payer quand tout sera terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a à payer entre $9,000 à $10,000 par année.

M. LEFURGEY : Je crois que le ministre ferait bien de nous dire à quoi il faut

attribuer toutes ces contradictions. Ce n'est certes pas de nature à inspirer confiance dans le nouveau transcontinental projeté, que de voir que la construction de ce seul petit chemin de fer coûte trois fois autant que le premier état estimatif qu'on en a fait.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons construire une nouvelle gare, avec une plateforme couverte, et de nouveaux hangars à marchandises. Il y a aussi l'achat des terrains nécessaires, de nouveaux travaux dans les ateliers, de nouvelles voies de garage, de nouveaux quais, avec dragage, et l'allocation ordinaire pour le service des ingénieurs, l'inspection et les annonces. Le crédit le plus condérable est la nouvelle gare, $55,000, et le suivant est pour travaux dans les ateliers, $11,000.

M. BARKER : Quelle est la moyenne demandée pour inspection et annonces ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un peu moins de 5 pour 100.

M. LEFURGEY : En quoi sera construite la gare

Le MINISTRE DES FINANCES : En brique.

M. LEFURGEY : En a-t-on adjugé l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. LEFURGEY : A-t-on l'intention de demander immédiatement des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aussitôt que nous pourrons prendre les arrangements nécessaires. Il y a beaucoup à faire et la saison est avancée. Nous allons agir avec toute la célérité possible.

M. LEFURGEY : Je désire attirer l'attention sur le besoin de nouveaux quais qui se fait sentir. Actuellement, on ne peut pas arriver à la gare sans traverser la ville, car le chemin de fer ne va pas plus loin, tout le long du port.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a déjà donné une certaine considération à tout cela ; mais nous croyons que les améliorations que nous faisons cette année à Charlottetown donneront pleine satisfaction aux habitants de cette ville.

M. LEFURGEY : C'est-à-dire que l'honorable ministre n'a pas l'intention de rien faire pour leurs quais le long du port ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas pour le présent.

M. LEFURGEY : J'aimerais à attirer l'attention du ministre sur ce grief, dont on se plaint depuis longtemps à Charlottetown. En le faisant disparaître on contribuerait à l'accroissement des affaires, et on donnerait aux marchands et aux expéditeurs une occasion d'utiliser les docks privés.

M. REID : Il est certes regrettable que les députés libéraux ne soient pas ici pour essayer de faire obtenir justice pour l'Ile du Prince-Edouard et qu'on laisse cette tâche aux membres de l'opposition. J'aimerais à demander à l'honorable ministre si cette gare doit être adjugée à l'entreprise, si les demandes de soumissions paraîtront dans les journaux, et si l'entreprise sera adjugée au plus bas soumissionnaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Nouvelle gare à Alberton, $3,000.

M. LEFURGEY : Cette entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas encore.

M. LEFURGEY : Va-t-on s'en occuper immédiatement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons faire tout notre possible. Mais il faut du temps pour mettre toutes ces choses en train.

Pour levée topographique au pont Montague, $2,000.

M. LEFURGEY : Dans le premier budget, on a demandé un crédit pour une gare à Richmond et Nathan. Je viens demander au ministre si on va commencer immédiatement la construction de cette gare, et si on y vendra des billets ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, nous allons faire tout notre possible pour que ces travaux ne traînent pas. Nous n'avons pas l'intention de faire de cette halte une gare pour la vente des billets.

M. LEFURGEY : J'ai attiré l'attention du ministre l'année dernière sur la nécessité d'une gare à Kinkora, et il a promis d'y voir. Je crois, cependant, qu'il ne s'agira là que d'une simple halte. Ce point est situé entre Emerald, sur la voie principale, et Cap Traverse, c'est-à-dire à environ mi-chemin sur l'embranchement. Il n'y a qu'un seul train par jour. Ce train part de Cap Traverse à 6 heures du matin, et ceux qui veulent expédier des marchandises doivent se rendre là à 5 heures. Ce train se raccorde avec le train venant de Emerald entre minuit et 2 heures du matin, et ceux qui attendent des marchandises doivent rester là sans abri à une partie de la nuit. Souvent même il leur faut se rendre à Emerald pour y faire leurs paiements, et ces marchandises sont souvent deux ou trois jours en retard. Cette partie du pays, qui est très étendue, est sans aucune communication ni par télégraphe ou téléphone, et l'établissement d'une gare à Kinkora serait pour tous un grand avantage.

Pour redresser la voie à Blueshand, $4,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous complétons les travaux avec cela.

Gare et emplacement à Albany, $600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous complétons les travaux avec cela.

Pour dédommager les municipalités suivantes des pertes encourues par suite de la fusion du chemin de fer Canada Central avec le chemin de fer Brockville et Ottawa, et aussi par suite du changement de route du Canada Central avec le chemin de fer Brockville et Ottawa, et aussi par suite du changement de route du Canada Central :—

Renfrew	22,500
Horton	5,625
Admaston	3,750

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces municipalités prétendent que leurs intérêts ont été lésées et qu'elles ont droit à des compensations. Certaines municipalités ont été ainsi dédommagées les années passées, mais d'autres ne l'ont pas été, et il s'agit ici de faire droit à ces justes revendications.

M. HUGHES : Ces municipalités avaient accordé des primes au Canada Central, et je suis très heureux que l'honorable ministre ait établi un précédent. Le comté de Victoria a donné en primes entre $350,000 à $400,000 pour un réseau de chemin de fer ; les lois édictées par ce parlement ont fait disparaître la concurrence et elles ont réuni ces chemins de fer sous une même administration. Je suis heureux que l'honorable ministre donne à ces réclamations toute sa bonne attention, et j'espère qu'il n'est pas trop tard—nous prolongeons même, au besoin la session d'une semaine ou deux—pour venir nous demander un crédit de $350,000 afin de dédommager les municipalités du comté de Victoria des sommes qu'elles ont avancées pour s'assurer les avantages de la concurrence, avantages que les lois édictées par ce parlement ont maintenant fait disparaître.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce cas, il va falloir voter ce crédit sans préjudice.

M. WRIGHT : Pour ce qui est de ce crédit, je doit dire que les comtés de Lanark et Renfrew ont accordé à l'origine $800,000 pour construire un chemin de fer de Brockville à Pembroke. Ce chemin de fer ne fut pas poussé plus loin que Sand-Point. Pour le terminer, la ville de Renfrew donna $30,000, le township de Horton $6,000, et le township de Edmonston, $5,000. Le chemin de fer fut alors terminé. Il fallut donner tout cela en argent, car la compagnie ne voulut pas de nos obligations. Cela se passait ne 1872. Finalement, en 1878, ces deux chemins se fusionnèrent, ce qui fit perdre à la ville de Renfrew $22,500. Les autres municipalités perdent aussi en proportion. Nous croyons donc avoir droit à des compensations, car ces pertes ont été causées par l'intervention législative du parlement.

Pour compléter l'installation électrique pour les ateliers et la manœuvre des écluses, canal Cornwall, $56,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise a été adjugée à M. M. P. Davis. Il a installé les mêmes appareils pour les nouvelles écluses, et l'installation pour les anciennes écluses lui a été adjugée au même prix.

M. REID (Grenville) : S'il faut en croire le rapport de l'honorable gentleman, il y a eu deux écluses munies d'appareils électriques il y a un an. Quel a été le coût de ces deux écluses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis fournir aucuns renseignements là-dessus.

M. REID (Grenville) : A combien s'élève l'entreprise pour l'éclairage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas ici d'éclairage.

L'honorable ministre a promis la dernière fois de nous communiquer ces renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entrepreneur, pour cet éclairage, est M. M. P. Davis. C'est aussi lui qui fournit la force électrique. Le contrat pour l'éclairage a été passé en 1900 et sa durée est de 21 ans. Je déposerai ce contrat sur le bureau de la Chambre. Il y a déjà eu un autre contrat fixant les taux pour ce service, et il s'agit ici du contrat supplémentaire pour le nombre de feux électriques. Le taux établi est de 30 cents pour chaque feu, chaque nuit.

M. REID (Grenville) : Sont-ce des lumières à arcs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le paiement annuel, sur la base du présent contrat, est de $21,930.

M. REID (Grenville) : Cela comprend-il l'éclairage en hiver, quand les canaux sont fermés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce prix est pour chaque nuit. Je suppose qu'il s'agit des 365 jours de l'année.

M. REID (Grenville) : Mais, en hiver, les canaux sont fermés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat mentionne 250 lampes durant la saison de navigation et 100 en hiver. Les nuits de navigation sont censés être au nombre de 244, et les nuits d'hiver au nombre de 121.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire combien il en coûtait pour éclairer le canal avant qu'on se servît de la lumière électrique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y avait, aux écluses, que des lampes à pétrole.

M. REID (Grenville) : Les canaux étaient, cependant, tous éclairés avant cela. Il y a quelque chose d'étrange dans ce paiement de $21,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas. Le prix, pour chaque feu, a été fixé il y a quelques années, en 1896, je crois.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre peut-il nous nommer un autre endroit

au Canada où ces feux coûtent 30 cents par nuit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas particulièrement responsables de ces prix.

M. HUGHES (Victoria) : On demande maintenant bien meilleur marché.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous sommes responsables du nombre des feux, mais non pas des prix établis pour ces feux.

M. REID (Grenville) : On emploie plus de feux électriques, ce qui devrait les rendre meilleur marché. Ce contrat est-il pour 21 ans à $21,000 par année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous payons tant pas lampe, ce qui représente à peu près cette somme.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre voudra-t-il me communiquer un mémoire indiquant ce qu'on payait auparavant pour l'éclairage du canal Cornwall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ainsi que je l'ai déjà dit, je crois que le seul éclairage des écluses était avec des lampes à pétrole. Mais si je puis me procurer ces renseignements, je les communiquerai avec plaisir.

M. REID (Grenville) : Le surintendant a passé les comptes. Il n'y a aucun doute qu'on peut facilement se procurer ces renseignements. Le gouvernement a-t-il aussi l'intention d'éclairer le canal Williamsburg entre Morrisburg et Cardinal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons encore pris aucun arrangement pour cela.

M. REID (Grenville) : Si le gouvernement entreprend d'éclairer ce canal, et qu'il offre le même prix, il n'éprouvera aucune difficulté à passer un contrat. Mais il y a une chose que je veux faire remarquer au sujet de cet éclairage du canal Cornwall. Si l'honorable ministre veut se donner la peine de faire un voyage en hiver sur le Grand Tronc, il s'apercevra que le canal Cornwall est éclairé d'un bout à l'autre, même quand il est recouvert de deux pieds de glace. Je suppose que nous avons à payer pour cet éclairage. Ces 141 feux électriques sont absolument inutiles en hiver, et je ne vois pas du tout pourquoi le département fait cette dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a 100 lumières.

M. REID (Grenville) : Eh bien, disons 100 lumières. Cette dépense est parfaitement inutile. Il faut payer pour tout cela, et j'aimerais à savoir pourquoi il y a ces 140 lumières.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit 100 lumières.

M. REID (Grenville) : Eh bien ! parfaitement, disons 100 lumières.

M. TAYLOR : Sont-elles utilisées ?

M. REID (Grenville) : Oui, pour éclairer le canal en hiver.

M. PRINGLE : Je crois que les feux ont leur raison d'être en hiver. Il n'est que juste que nous cherchions à nous rendre compte de ce qu'il en est exactement. Le canal Cornwall a 12 milles de longueur.

Il y a là de grandes écluses fournissant la force hydraulique à la "Canadian Coloured Cotton Mills Company," la "Cornwall Woollen Man. Co.", un ou deux grands moulins à farine et autres industries le long du canal. Je crois qu'on peut démontrer que ces feux sont nécessaires en hiver, afin que ceux qui ont charge du canal puissent régler la fourniture de l'eau. Je reconnais que ces feux ne sont nécessaires que là où il y a des écluses, mais ces écluses sont ici fort nombreuses. Il n'y en a pas moins de trois dans la ville de Cornwall, et il faut que ces écluses soient éclairées hiver comme été. Plus à l'ouest il y a d'autres écluses, jusqu'à ce qu'on arrive à l'écluse de garde. Quant au contrat, je ne connais rien des prix qui y sont spécifiés. Je suppose que quand le contrat a été passé, ces prix étaient raisonnables et n'étaient pas plus élevés que ceux qu'on exige à Montréal et ailleurs pour des feux du même genre. Je sais que l'éclairage du canal a été d'un immense avantage pour la navigation. Je crois que l'honorable député de Grenville (M. Reid) a bien fait d'attirer sur ce sujet l'attention du comité. Mais je n'en dois pas moins reconnaître que cet éclairage a été une grande amélioration et que le gouvernement serait bien inspiré en éclairant de la même manière tous nos autres canaux. L'autre jour, je me trouvais moi-même à passer sur le canal Cornwall. J'avais pris passage sur un des steamers Woolvin, afin de voir comment fonctionnait le nouveau système pour les écluses. J'ai pu constater que les appareils électriques, pour la manœuvre de ces écluses, fonctionnaient admirablement.

Pour ce qui est de la force motrice, je crois que le gouvernement a fait erreur en ne se décidant pas pour une installation entièrement nouvelle, au lieu d'outiller les anciennes écluses qui étaient dans le canal. Si on avait tout renouvelé comme on l'a fait pour le canal de Soulanges, c'eût été une grande amélioration. Pour en revenir à l'item en discussion, se rapportant à cette dépense de $56,000, j'aimerais à savoir combien l'on doit prendre sur ce montant pour les ateliers, et quelle est la nécessité de ces ateliers. Combien y a-t-il pour les améliorations de l'installation électrique sur le canal. Je profite aussi de l'occasion pour venir demander au ministre suppléant si on a jamais considéré qu'il serait convenable d'avoir une écluse située immédiatement à l'est de ce que l'on nomme le barrage de l'île Sheik, sur le fleuve Saint-Laurent. Si j'en crois les navigateurs, on pourrait s'épargner une heure ou deux en ayant une

écluse en cet endroit, ce qui permettrait de pénétrer dans le Saint-Laurent sans descendre jusqu'à l'extrémité est du canal, en passant par trois écluses. On pourrait aussi de la sorte entrer dans le canal au pied du barrage, et passer par le canal Cornwall en fort peu de temps. Les navigateurs m'ont assuré qu'on s'épargnerait ainsi non seulement beaucoup de frais, mais aussi beaucoup de temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sujet ne m'a été soumis, mais l'on m'informe qu'une proposition de ce genre a été faite il y a quelques années. Cependant, à venir jusqu'à présent nous n'avons pas jugé à propos d'y donner suite.

M. WRIGHT : Je puis dire, au sujet du prix de la lumière électrique, que nous sommes engagés dans ce genre d'affaires dans la ville de Renfrew. Nous demandons 25 cents pour chaque lumière jusqu'à minuit, et 30 cents pour service de jour et de nuit, pour une lumière à arc de 2,000 bougies.

M. REID (Grenville) : Je crois que le gouvernement doit payer pour tous les feux utilisés en hiver. Le ministre voudra-t-il me dire où se trouvent ces 100 feux ? Je ne crois pas qu'on puisse trouver 100 feux sur le canal Cornwall.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas dire exactement où sont ces feux. Une partie du canal longe la voie publique, et il faut là de l'éclairage.

M. REID (Grenville) : La voie publique est entièrement séparée du canal, et on ne l'a jamais éclairée auparavant. Ces feux se trouvent très loin de l'autre côté du canal, et n'appartiennent en rien à la voie publique. Il n'est pas possible qu'il y ait 100 feux électriques à ces écluses.

M. COCHRANE : Il me semble absurde qu'on doive payer pour ces feux le long du canal, s'ils ne sont pas nécessaires. Au besoin, il suffirait d'éclairer les écluses fournissant la force hydraulique. Mais le ministre doit reconnaître que ce n'est pas notre affaire d'éclairer la voie publique. Dans la région que j'habite, il y a des chemins très passants qui sont dépourvus d'éclairage. Je ne vois donc pas qu'il faille payer pour autre chose que pour l'éclairage des écluses fournissant la force hydraulique.

M. PRINGLE : Peut-être pourrai-je expliquer ce qu'il en est. Toutes ces écluses ont besoin d'être éclairées hiver comme été.

M. REID (Grenville) : Pourquoi cela ?

M. PRINGLE : Le niveau de l'eau change constamment, par suite de la consommation de force motrice dans les divers établissements manufacturiers le long du canal. Il y a, attenant à plusieurs écluses, un canal de dégorgement qu'il faut voir à régler. En outre de cela, il y a un pont traversant le canal, à peu près dans le centre de la ville, qui a besoin d'être éclairé. Ce pont mène à plusieurs établissements manufacturiers. Puis, dans la partie est de la ville, nous avons ce que nous appelons un petit canal, fournissant la force motrice à diverses industries, et il faut que ce canal soit éclairé hiver comme été. J'ignore combien il y a de feux en tout, mais il me semble que s'il y en a une centaine en hiver le fait n'a rien qui doive étonner.

M. REID (Grenville) : Il est étrange que pour d'autres canaux, dont les niveaux sont aussi abaissés et élevés, on n'ait pas besoin d'éclairage. Le gardien d'écluses est le seul qui soit en charge. Chaque soir, il s'assure du niveau de l'eau, et une simple lanterne lui suffit pour cela. Mais ici, tous les feux sont tenus allumés en hiver, depuis Mille-Roches jusqu'au débarcadère de Dickenson. L'honorable ministre a déclaré que c'était afin d'éclairer la voie publique, mais les feux électriques se trouvent de l'autre côté du canal. C'est là certes une bien piètre excuse, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Northumberland. Le gouvernement a-t-il l'intention de continuer à éclairer cette voie publique, ou bien va-t-il ne garder ces feux que là où on en a réellement besoin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais m'occuper de la chose. Je ne puis pas, en ce moment, répondre à l'honorable député.

M. HUGHES : Est-il bien habituel de passer un contrat de 21 ans pour des choses de ce genre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, cela s'est vu quelquefois.

M. HUGHES : Y a-t-il quelque chose dans le contrat qui peut prêter à annulation ?

M. TAYLOR : Si je me rappelle bien, il y a de cela quelques années, comme le gouvernement de l'époque désirait tout faire pour venir en aide à la navigation, le ministre des Chemins de fer et Canaux de ce temps-là adjugea alors cette entreprise d'éclairage.

M. HUGHES : Ce n'était pas le contrat actuel.

M. TAYLOR : Il passa un contrat avec M. Davis pour l'éclairage du canal Cornwall. Le nombre de feux n'était pas spécifié. Je suis passé par ce canal, avant qu'on eût commencé à l'éclairer, et j'ai déjà été sur un bateau qui fut forcé de rester en panne toute une nuit. Ce canal a 12 milles de longueur. Par les nuits sombres, les steamers étaient obligés d'arrêter, mais depuis qu'on a adopté l'éclairage à l'électricité il fait clair comme en plein jour d'un bout à l'autre du canal. Je crois que le gouvernement précédent a droit à toutes nos félicitations pour avoir inauguré ce mode d'éclairage. J'ignore si c'était l'intention du gouvernement conservateur d'installer

la lumière électrique sur tous les autres canaux, mais ce canal, ayant 12 milles de longueur, est bien différent des autres canaux du Saint-Laurent, à l'exception du canal Lachine, et celui-ci a toujours été éclairé. Les bateaux transportant des voyageurs ont absolument besoin de cet éclairage. Je crois savoir que l'ex-ministre a passé un contrat pour l'éclairage de ce canal. Le contrat a été renouvelé et le nombre de feux y a été spécifié, mais ce contrat a été passé à l'origine par le gouvernement conservateur et je crois qu'il a droit à nos félicitations pour avoir inauguré ce mode d'éclairage. J'espère que le gouvernement fera la même chose pour les autres canaux. Tous les gens du métier, qui passent par le Saint-Laurent, ne tarissent pas d'éloges sur la façon dont nos canaux sont éclairés. J'ignore s'il est nécessaire ou non d'avoir cet éclairage en hiver, mais je crois que quand il s'agit d'un canal distribuant autant de force motrice que celui-ci, il est absolument nécessaire de maintenir un certain nombre de feux.

M. GALLERY : J'ai cru comprendre que mon honorable ami a dit que le canal Lachine n'était pas éclairé. Cela n'est pas exact.

M. TAYLOR : Au contraire, j'ai dit que ce canal était éclairé.

M. REID (Grenville) : L'honorable député voudra-til nous dire à qui a été adjugée l'entreprise de l'éclairage du canal Lachine ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la " Canadian General Electric Company ".

M. REID (Grenville) : Combien payez-vous, par année, pour l'éclairage du canal Lachine ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise n'a été donnée que pour l'installation même, et c'est le gouvernement qui voit à l'éclairage.

M. REID (Grenville) : On a fourni les dynamos ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est question, dans le contrat, de toute l'installation.

M. REID (Grenville) : Quelles sont les conditions du contrat passé avec la " Canadian General Electric Co " ? J'ai déjà demandé ce renseignement.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà recueilli plusieurs renseignements, en réponse aux questions qui m'ont été posées, mais je ne trouve pas celui-là, et je ne me rappelle pas que mon honorable ami me l'ait demandé. Je vais voir à me le procurer.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre peut-il nous dire combien il y a de feux sur le canal Lachine, et combien sur le canal Cornwall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a aucun crédit demandé pour le canal Lachine, et par conséquent je ne puis rien dire à ce sujet.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre déclare-t-il qu'il faut 250 feux électriques, en été, pour l'éclairage du canal Cornwall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là le nombre apparaissant au contrat.

M. REID (Grenville) : Et il y en a 100 en hiver ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Et cela représente une dépense de $21,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre a-t-il l'intention de maintenir des feux en hiver là où nul besoin ne s'en fait sentir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'opinion à peu près générale est que ces feux doivent être maintenus.

Canal des Galops—agrandissement, 125,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici de payer ce qui reste dû à MM. Larkin et Sangter pour la section d'Iroquois. Les travaux sont terminés.

M. REID (Grenville) : Combien a-t-on voté, cette année, pour ce canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le budget principal, il y avait un crédit de $128,000.

M. REID (Grenville) : Cela comprend-il le canal Iroquois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas, c'est le crédit demandé maintenant qui est pour le canal Iroquois.

M. REID (Grenville) : Des crédits ont déjà été votés pour la section Cardinal. Ces crédits servent-ils à compléter tous les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. On m'informe qu'on s'attend à couvrir toutes les dépenses avec les états estimatifs de l'année courante.

M. REID (Grenville) : J'ai demandé à l'honorable ministre de prendre des renseignements au sujet des employés de ce canal. J'ai appris que quelques-uns de ces employés, dont le travail était terminé, étaient engagés maintenant dans d'autres occupations, ce qui ne les empêcherait pas de continuer à recevoir un salaire du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis procuré ce renseignement, mais je ne puis pas le trouver dans le moment.

M. REID : Bien entendu, il faut avoir recours à l'ingénieur et à ses assistants pour

établir les derniers états estimatifs. Mais il y a là bon nombre d'hommes qui retirent leurs salaires, et quelques-uns d'entre eux sont occupés à autre chose. Les travaux sont terminés, et on ne peut comprendre qu'on garde ainsi ces hommes que si l'on obéit à un mobile de charité.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il parler du personnel de l'ingénieur ?

M. REID (Grenville) : Il y a un ingénieur en charge, et cet ingénieur a avec lui un ou deux assistants pour préparer ses derniers états estimatifs. En outre, il doit y avoir une douzaine d'hommes employés, au cours des travaux, à mesurer les matériaux ou inspecter la pierre, mais ces hommes n'ont plus rien à faire maintenant. Les travaux sont terminés depuis un an. Ils reçoivent de $60 à $85 par mois, et ils ne font pour ainsi dire que toucher leurs salaires. Est-ce que cela est juste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est certainement pas juste, et je vais m'occuper incessamment de la chose.

Pour compléter le chenal du Nord (à voter de nouveau), $20,000.

M. REID (Grenville) : Est-ce là tout ce dont on aura besoin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Je désire apporter un amendement, en ajoutant " et la digue entre les Galops et l'île Adams ".

M. REID (Grenville) : Cela termine-t-il les travaux de Cleveland sur le chenal du nord?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est ce que me dit l'ingénieur.

M. REID (Grenville) : Et la digue, aussi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est ce qu'on nous dit.

M. REID (Grenville) : J'aimerais que le ministre nous dise dès maintenant qu'il préfère remettre à une autre année les travaux qu'on doit exécuter aux Galops.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas consentir à cela.

Installation d'appareils électriques pour manœuvre de postes,déversoirs et ponts (à voter de nouveau), canal de Lachine, $10,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dépenses totales, quand tout sera terminé, s'élèveront à $105,000. On a déjà dépensé, à venir au 1er juillet dernier, $9,235.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement sera alors en possession de tout le matériel électrique, la force motrice exceptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : Combien coûte la force motrice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons, pour cela, notre propre matériel.

M. REID (Grenville) : Vous possédez aussi en propre le matériel d'éclairage du canal de Soulanges ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, parfaitement.

M. REID (Grenville): Pourquoi ne pas faire la même chose pour le canal de Cornwall ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce qu'un contrat a été passé il y a quelques années, adjugeant l'entreprise à M. Davis.

Canal de Lachine, protection de portes d'écluses, $14,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il 'sagit ici d'un appareil inventé par M. E. A. Manny pour protéger les portes d'écluses contre tout danger de collision avec les bateaux. Cet appareil a été mis à l'essai l'année dernière sur le canal de Beauharnois, et on s'en est trouvé satisfait. On demande maintenant d'en faire l'adoption pour le canal Lachine. Il y a dix écluses, à $900 chacune ; coût de l'installation, $2,000 ; soit, en tout, $11,000.

Pour payer à George Goodwin ses travaux sur les sections 4, 5, 6 et 7, canal de Soulanges, $55,717.80.

Pour payer à George Goodwin intérêt à 5 pour 100, $18,108.28.

M. TAYLOR : De qui peut-il s'agir ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le paiement de cette réclamation a été retardé pendant longtemps. M. Goodwin a obtenu jugement, et il s'agit maintenant de payer cela.

M. BLAIN : M. Goodwin a-t-il institué des poursuites ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Autant que je puis me rappeler, il s'agit ici d'un reliquat de compte dû à M. Goodwin pour travaux exécutés avant 1896. Des poursuites furent intentées pour une partie de la réclamation ; jugement fut obtenu en faveur du demandeur, et celui-ci fut payé. Quant au reliquat en question, paiement en fut retardé jusqu'à ce que jugement eût été menacé dans l'affaire Stewart, les deux causes ayant entre elles beaucoup de connexité. Après que jugement eut été rendu dans l'affaire Stewart, le département de la Justice décida que ce montant devait être payé.

M. GOURLEY : La cour a-t-elle alloué l'intérêt pour la réclamation Stewart ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand un jugement est rendu en cour d'Echiquer, la pratique est d'allouer l'intérêt. Nous avons toujours soutenu avec énergie que la Couronne n'est pas astreinte à l'intérêt. Mais la pratique a toujours été d'allouer l'intérêt non pas en vertu du jugement, mais pour obéir au désir exprimé par la cour que la Couronne paie l'intérêt.

M. GOURLEY : L'intérêt est-il alloué à partir de la date des poursuites, ou à partir de la date de la violation du contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet intérêt va du 31 décembre 1896, date où l'état estimatif a été fourni, jusqu'au 30 juin 1903.

Canal Murray—achat de maison de W. H. Johnson, $750.

M. COCHRANE : Je désire attirer l'attention du ministre sur cet item, et je viens lui demander comment on en est arrivé à établir ce montant. Il s'agit ici d'une des plus grandes injustices qu'un gouvernement ait jamais commises, et j'ai l'espoir que le ministre me prêtera une oreille favorable. Deux particuliers construisirent des maisons sur les francs-bords de ce canal avec le consentement du gouvernement précédent, et avec l'entente qu'on leur allouerait le même loyer que celui qu'ils payaient quand ils étaient à bail. Quand ce gouvernement arriva au pouvoir, ces deux particuliers furent congédiés, bien qu'il n'y eût aucun sujet de plainte contre eux. Le nommé Johnson, dont il est ici question, obtint un emploi sur ce canal, parce qu'il était d'une santé délicate. Il avait une pièce de terre, mais l'état de sa santé l'empêchait d'en rien retirer. Il vendit cette terre, et acheta cette maison. Un autre individu, du nom de Goderich, construisit aussi une maison sur le canal. On l'éloigna de sa maison pour lui confier la garde d'un pont, et un autre occupant entra dans sa maison. Celui-ci ne payait que $3 par mois de loyer, bien qu'il reçût $5. M. Goderich resta à son poste, sur le pont, pendant un an, jusqu'après les élections provinciales. On lui dit alors que s'il voulait voter pour le candidat libéral—ce n'est pas ici un racontar, c'est M. Goderich lui-même qui me l'a dit—il resterait en fonction sur le canal.

Mais après qu'il eut vendu son droit d'ainesse après l'élection, il fut renvoyé et traité de la façon la plus cruelle. Le gouvernement avait promis d'acheter la maison au prix qu'elle valait, et il se fit faire par un entrepreneur de cette région une estimation de ce qu'elle valait. Mais on refusa à M. Goodrich la somme qu'il avait cru devoir demander. La conclusion du marché fut différée jusqu'à l'été dernier, et M. Goodrich vendit la maison $300 ou $400 de moins qu'il ne l'aurait dû. Cette maison était en parfait état de réparations, et il est impossible que la construction en ait coûté moins du double de ce qui fut payé au propriétaire. Cet homme devrait toucher le plein prix de sa maison. J'espère que l'honorable ministre trouvera juste de le lui faire toucher, car il l'avait construite aux conditions dont j'ai parlé. Je demanderai à l'honorable ministre s'il a obtenu des renseignements concernant le surintendant de ce canal, et ses appointements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai obtenu des renseignements, mais je ne puis trouver dans le moment, les documents qui les contiennent, je les donnerai à mon honorable ami plus tard.

M. GOURLEY.

M. COCHRANE : J'ai déjà donné avis à M. le ministre, de sorte qu'il devait être prêt à m'exposer quelques-unes des raisons pour lesquelles le surintendant fut traité avec autant de partialité. L'ancien surintendant fut renvoyé et remplacé par quelqu'un que j'ai très bien connu. Je n'ai rien à dire de cet homme, si ce n'est qu'il est fromager et ne connaît absolument rien au sujet du canal.

On a déjà nommé M. W. Bensley surintendant du canal ; on a été le chercher à l'extrémité du comté. Il retire les jolis appointements de $1,000 par année, plus $5 par mois à titre de loyer d'une maison et $5 par mois à titre de loyer d'un bureau. Peut-être M. le ministre ignore-t-il ce que sont les appointement, mais je uis sûr que pas un professeur dans les " high schools " du comté, n'en touche d'aussi élevés. Je vois que M. Bensley s'est rendu deux fois à Cornwall et qu'il a demandé $5.50 pour chaque voyage. Il s'est rendu au canal 255 fois, et il a exigé $1.50 pour chaque fois. Pourquoi, en sus des $1,000, paierions-nous $5 par mois, à titre de loyer de maison, et de frais de voyage, à partir de Brighton ? Ce fonctionnaire a fait trois voyages à Trenton, situé à l'extrémité est du canal Murray, et il a reçu $8.50 par voyage. Il a fait à Trenton six autres voyages qui ont coûté chacun $2. Ensuite, il a demandé $8.25 pour chacune des neuf fois qu'il s'est rendu à Morrisburg. Outre ses appointements, il a eu $12 pour frais de poste, et $7.75 pour diverses dépenses, le tout se montant à $441. Je suis convaincu que ce canal n'est pas ouvert tout le temps —pour lequel ce surintendant a exigé une rémunération, et que les autres employés sont, comme lui, coupables de fraude. Il a été demandé une rémunération pour 408 heures d'ouvrage fait le dimanche, et on n'a jamais fait cet ouvrage. Ce canal passe entre deux cours d'eau situés à l'intérieur des terres et il ne sert qu'à des voyages de plaisir. On n'a jamais songé à y naviguer qu'en automne. Alors les bateaux arrivent au port de Presqu'île et passent par ce canal pour se rendre jusqu'à Kingston. On nous fait payer aussi neuf casquettes de marin, dont cinq à $2.50 et quatre à $2. Pourquoi donner des casquettes à ces messieurs et pourquoi aurions-nous à en payer le prix ? Je suis certain qu'il n'est pas passé six bateaux dans le canal, cet été, le dimanche. J'espère que l'honorable ministre fera une enquête à ce sujet, et qu'il trouvera juste d'accorder à M. Johnston un prix convenable pour sa maison, vu surtout qu'il a été destitué sans la moindre raison. On ne pouvait l'accuser de s'être mêlé de politique. Maintenant, qui voit-on à sa place ? Un des pires meneurs politiques du comté. Personne ne fut plus agressif ni ne consacra plus de temps à travailler contre moi, que le gardien de ce pont. Je ne me rappelle pas que l'ancien gouver-

nement ait jamais destitué un seul employé dans ce comté-là.

Le comté fut alternativement représenté par des libéraux et des conservateurs, jusqu'au jour où j'eûs l'honneur d'être élu. Tant que MM. Keller et Bigger furent député jamais un employé n'a été destitué. Il y en avait qui tenaient leur nomination du gouvernement Mackenzie et ils ont conservé leur emploi jusqu'à leur mort. De fait, il n'y eut de destitution que sous le régime actuel, et il est un employé envers qui on a agi d'une façon très inhumaine.

Perclus de ses membres, il ne pouvait exercer d'autre emploi. On l'a destitué quand même, et aujourd'hui, c'est sa femme qui le fait vivre. On lui avait accordé cette situation précisément parce qu'il était impotent et n'avait pas d'autre moyen de gagner sa vie . Je crois vraiment qu'on n'aurait pu construire la maison de M. Johnson pour le double du montant inscrit au budget.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas en état de discuter la question avec mon honorable ami, car je ne connais pas les faits. Cependant, j'admets qu'il faudrait découvrir, et je vais aussi m'efforcer de découvrir s'il est vrai, comme l'insinue mon honorable ami, que nous payons des employés tout à fait inutiles.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que l'honorable ministre va forcer cet homme de rembourser ce qu'il a illégalement obtenu?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que nous allons voir.

M. COCHRANE : Ces données ne sont pas les miennes, ce sont celles qui se trouvent dans le rapport de l'auditeur général. Tout est là, à l'exception de la valeur réelle de le maison et du prix qu'on l'a payée.

M. TAYLOR : Il n'est pas nécessaire qu'il y ait un surintendant de ce canal. Cependant, ce fonctionnaire retire $1,615 à titre d'appointements, de loyer et de frais de voyage. C'est ce dont le rapport de l'auditeur général fait foi. A quoi bon consacrer les deniers publics à la recherche de faits déjà connus? Je le répète, il n'est pas besoin de surintendant pour ce canal. Toute la tâche de ce fonctionnaire consiste à retirer des appointements.

M. REID (Grenville) : L'opposition n'a aucune objection à ce que ce crédit soit voté ; mais comme l'a dit l'honorable député de Northumberland, il est certain que le gouvernement ne voudrait pas faire à cet homme l'injustice de ne lui accorder au moins l'équivalent de ce que lui a coûté sa maison. L'honorable ministre ne pourrait-il pas faire établir, par des témoignages satisfaisants, la valeur réelle de cette propriété et rembourser à cet homme ce qu'il a vraiment dépensé? Je ne crois pas que le peuple veuille tirer avantage de la situation malheureuse d'un citoyen comme celui dont nous a parlé le député de Northumberland-est. Le ministre ne pourrait-il donner à l'honorable député l'assurance que si le propriétaire établit d'une façon satisfaisante le coût de la maison, il en touchera le montant?

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, si nous prenons la maison de cet homme, il nous faut la payer un prix raisonnable.

Il s'agit de savoir quel est ce prix raisonnable. On nous dit que cette maison est une maison de bois, mesurant 18 pieds sur 30, en bon état de réparations, et le fonctionnaire qui en a fait l'estimation dit qu'elle vaut environ $700 ou $750.

M. HUGHES (Victoria) : Qui est ce fonctionnaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Stewart.

M. REID (Grenville) : C'est le surintendant. Naturellement, l'honorable ministre admettra que M. Stewart n'a pas l'expérience requise pour estimer la valeur de cette propriété. Le gouvernement, devrait faire faire une estimation par M. George Pope, qui a estimé la valeur de toutes nos propriétés, et a réglé à l'amiable avec les gens, au sujet des propriétés que le gouvernement luer avait priser. L'honorable ministre chargera-t-il M. Pope, de faire une estimations raisonnable de cette propriété ? Même si elle était quelque peu élevée, cela ne signifierait pas un fort montant de plus à payer. Je suis convaincu que M. Stuart n'est pas du tout compétent comme je le disais l'autre soir, M. Stewart n'était qu'un instituteur de Glengarry lorsqu'on lui a accordé cette importante position, une des plus importantes sur le fleuve, et qui exige que l'on comprenne parfaitement les intérêts du commerce maritime. Je crois que lorsqu'il fut nommé à cette position il n'avait jamais vu un canal ; il était—pour me servir d'un euphémisme—trésorier de l'honorable député de Glengarry (M. Schell).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune raison de douter de la justesse de l'évaluation faite par M. Stewart. S'il a été instituteur, cela prouve qu'il est intelligent, et si en outre, il a été trésorier de l'honorable député de Glengarry, la preuve n'en est que plus forte. Naturellement, comme je l'ai dit, nous devrions payer cette maison un prix raisonnable. Je ne dis pas que je m'entendrai avec un estimateur, mais je ferai faire enquête, et si après cela il se trouve que le prix déjà fixé ne soit ni juste ni raisonnable, nous pourrons faire voter un autre crédit à la prochaine session. En attendant, nous ne pouvons payer que la somme inscrite au budget.

M. COCHRANE : Que l'honorable ministre des Finances s'adresse à n'importe quel entrepreneur ou constructeur digne d'être consulté. Il n'a pas dit quelles sont les di-

mensions de la maison ; une partie de celle-ci peut parfaitement être de 18 par 30, mais cette maison, telle que construite, a la forme d'un L.

Au péril de ma réputation j'ose affirmer que pas un entrepreneur ne voudrait construire une maison comme celle-là pour deux fois le montant de l'estimation qu'on en a faite. Mais est-ce là tout ce qu'il faut considérer ? Lors de sa destitution, ce pauvre homme contre qui on n'avait porté aucune plainte se vit obligé de quitter sa maison et de s'en aller à pied à Trenton, où il a aujourdh'ui un emploi dont l'exercice ne demande qu'une faible dépense de forces physiques.

N'y a-t-il pas lieu de le traiter généreusement ? En lui accordant $1,000, on lui accorderait $500 de moins qu'il ne faudrait pour construire une maison comme celle-là. Ce serait une honte que de dépouiller cet homme de sa maison moyennant $750.

M. HUGHES (Victoria) : Elle a été construite sur le terrain du gouvernement.

M. COCHRANE : Oui, sur la réserve du canal. Quand cet homme fut nommé à cet emploi il s'attendait naturellement à la conserver durant bonne conduite. Au ministre de voir à ce que cet homme ait moins de peine que n'en a eu M. Goodrich à percevoir ses loyers. Trouve-t-il juste qu'on verse au surintendant $1.50 chaque fois qu'il se rend au canal, lorsqu'il touche déjà des appointements de $1,000 par année ? Pourquoi lui paierions-nous ses voyages de Brighton ? S'il veut vivre sur un ton aristocratique dans le village de Brighton, qu'il y aille et qu'il y vive à ses propres frais. Cette situation lui rapporte plus que tout autre qu'il pourrait occuper. Il veut vivre à Brighton, il veut que les électeurs du comté l'y fassent vivre et lui paient ses voyages au canal. Il n'a pas plus besoin d'un bureau au canal que je n'en ai moi-même besoin. Pourquoi un bureau et une maison, qui coûtent respectivement $5 par mois de loyer ? Pourquoi lui donner $1.50 par jour pour qu'il se rende de Brighton au canal, à son ouvrage, et $5 ou $6 pour chaque voyage qu'il fait dans la contrée ? Quel besoin avait le gouvernement de l'envoyer à Cornwall et à Trenton ?

M. REID (Grenville) : La dernière fois que nous avons discuté ces crédits le ministre a promis de déposer un rapport établissant quel eût été le montant des péages du canal si on les avait reçus à Cardinal depuis le 1er mai dernier jusqu'au présent mois.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le sous-ministre me dit qu'il n'a pas encore obtenu les renseignements, mais je déposerai ce rapport.

M. REID (Grenville) : Je voudrais savoir à quoi m'en tenir, car ce monsieur semble faire consister son devoir à se rendre à son bureau une fois le mois et à retirer ses appointements. Je ne crois pas qu'il s'occupe de tenir aucun état des affaires. Il est absurde qu'on le maintienne dans cette situation. J'espère que le ministre intérimaire se mettra complètement au fait de cette question, s'il conserve encore quelque temps la direction de ce département.

Canal Welland—pour creuser une partie du grand bief (ou bief supérieur), $50,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a déjà été question de cela dans une discussion du budget principal. Le creusage déjà fait a été très avantageux pour les bateaux qui passent dans ce canal. Il va falloir continuer à draguer sur tous les points où la profondeur n'est pas assez grande. Ces travaux sont rendus nécessaires par l'instabilité du niveau de l'eau dans le lac Erié ; on veut qu'ils assurent en tout temps dans ce lac une profondeur de 14 pieds, pour les besoins de la navigation. On estime qu'ils coûteront $400,000. Ils seront terminés pendant le prochain exercice fiscal.

Pour terminer la tranchée à travers le roc, de Port-Colborne à Humberston, $20,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à la continuation des travaux qui consistent à miner et à creuser l'ouverture pratiquée dans le roc. Ce creusage est nécessaire pour les raisons que j'ai déjà données. L'entreprise des travaux a été adjugée à MM. Hogan et Macdonald. On estime que ces travaux coûteront, en tout, $85,000.

Pour installation d'éclairage à l'électricité, $45,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à l'éclairage du canal Welland. Cette installation coûtera, en tout, $100,000. Nous avions inscrit au budget principal la somme de $55,000 ; nous demandons maintenant $45,000 de plus.

Pour abaisser les buscs de demi-écluse, $11,000.

M. BLAIN : A-t-on adjugé l'entreprise de ces travaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas encore. Nous les ferons faire à l'entreprise et sur soumissions.

Pour fondations d'élevateur à Port-Colborne, $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sûr que personne ne contestera la nécessité de ces travaux. Les améliorations destinées à Port-Colborne sont en voie de progrès et nous comprenons la nécessité d'y construire immédiatement des élévateurs, afin de détourner, au bénéfice de cet endroit, le trafic qui se dirige aujourd'hui vers Buffalo. Comme le comité le sait, on a construit deux élévateurs à l'entrée du canal : ils suffisent aux besoins ordinaires, mais leurs fonctions laissent à désirer. Ce crédit a pour objet la construction de fondations sur lesquelles on pourra installer des élévateurs. Ces jetées seront louées aux compagnies de transport

à des conditions avantageuses pour le public. Ces compagnies construiront elles-mêmes les élévateurs. Nous ferons faire les travaux sur soumissions.

Canaux de Williamsburg—pour appareil de suspension des portes, $10,000.

M. REID (Grenville) : Il y a là un de ces appareils.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y en a pas sur ces canaux actuellement. Il y en a un à Cornwall, mais sur le canal de Williamsburg il n'y en a pas et n'y en a jamais eu.

M. REID (Grenville) : C'est ce que j'entends dire pour la première fois. Je sais qu'il y en a toujours eu un et qu'on s'en est toujours servi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je déclare catégoriquement qu'il n'y en a pas sur ces canaux-là. C'est celui de Cornwall qu'on vient de transporter.

M. REID (Grenville) : Il est à ma connaissance qu'il y en a toujours eu un, à part celui de Cornwall. Je voudrais savoir ce qu'il est devenu. Il y a un bateau appelé bateau à bouées, dont on se sert pour lever et abaisser ces vannes. Le steamer "Scout" devait être employé à la suspensions des ports. Il est maintenant en la possession du département de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quoi qu'en dise l'honorable député le sous-ministre déclare catégoriquement qu'il se trompe ; il n'y a pas là d'appareil de suspension des portes. Celui de Cornwall est le seul qu'on y ait vu.

M. REID (Grenville) : Les canaux de Williamsburg ont toujours été utilisés indépendamment de celui de Cornwall. Il y a eu une allége destinée aux travaux, et un bateau à bouées avec ce qu'on appelle une chèvre, pour lever et abaisser les vannes. Il y a vingt ans que l'ancien et le nouveau bateau à bouées sont sous la direction de (M. Robert Armstrong. Il avait un équipage qui demeurait sur le bateau, et ce bateau, je l'ai vu là pendant plusieurs années ; je l'y ai vu lever et abaisser les vannes, et je sais qu'on l'avait construit spécialement pour cela. Je connais fort bien le sujet dont je parle. J'ai demeuré vingt-cinq ans à Cardinal. Ce bateau y mouillait tous les soirs qu'il n'était pas appelé à aller abaisser ou lever une vanne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu la déclaration de l'honorable député, cet item pourrait être laissé en suspens, car c'est une déclaration catégorique qu'il fait d'après ce qu'il connaît personnellement.

Le crédit est laissé en suspens.

Canal de Williamsburg—construction d'une maison pour le surveillant, $3,000.

M. HUGHES (Victoria) : S'il suffit d'une maison de $650, sur le canal Murray, celle-ci, qui coûte $3,000, est relativement luxueuse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est destiné à un fonctionnaire d'un autre rang. Ce crédit doit être consacré à la construction d'une maison de briques, à deux étages et de trente pieds par quarante. Comme je n'ai pas les renseignements relatifs à ce sujet, nous laisserons le crédit en suspens.

M. REID (Grenville) : Comme je ne serai peut-être pas ici lorsqu'il s'agira encore de cet item, je demande au ministre de vouloir bien me dire à quel endroit cette maison sera construite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas assez de renseignements à ce sujet. Je désire que l'item soit laissé en suspens.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre intérimaire voudra bien apprendre qu'il y a sur le canal, à Cardinal, une jolie maison de briques dont le gouvernement s'est emparé lorsqu'il a exproprié, pour les besoins du canal. Elle est fort bien située, surtout pour répondre aux exigences de la situation d'un surveillant. Ne pourrait-on pas l'utiliser plutôt que d'en construire une autre, et cet item va-t-il être laissé en suspens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'item est laissé en suspens.

Canal de la Pointe-Farran—agrandissement (à voter de nouveau), $6,700.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la balance due à la Compagnie canadienne de construction.

Canal Rideau—pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa, $8,500.

M. TAYLOR : Ce pont est situé dans les limites de la ville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. TAYLOR : Vous allez faire faire ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Canal Murray—pour clôture de fil de fer et plan de terrain, $3,000.

M. TAYLOR : Veuillez donner des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'on a construit ce canal on ne l'a pas clôturé ; le public s'en est plaint, et nous demandons maintenant ce crédit pour faire faire cette clôture et payer à l'ingénieur le temps qu'il a consacré à dresser un plan du terrain.

M. TAYLOR : Quelle est la longueur du canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cinq milles.

M. TAYLOR : Nous payons donc la clôture $600 par mille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le personnel du département qui fait ces travaux. Nous n'avons encore rien dépensé.

M. TAYLOR : Les cultivateurs ne feraient pas beaucoup de clôture s'ils devaient payer ce prix-là.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce le surintendant du canal qui a fait cette estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle sorte de clôture ce doit être ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais donner de renseignements. Il est dit dans le rapport que ce sera de la clôture en fil de fer, mais c'est tout ce qui y est dit.

M. COCHRANE : Il se peut bien que le surintendant du canal ne s'y connaisse pas mieux que nous en fait de clôture de fil de fer. S'il est nécessaire d'ériger le long du canal une clôture aussi coûteuse qu'en font les cultivateurs pour garder les cochons, c'est-à-dire une clôture dont les fils sont très rapprochés, je ne crois pas que l'estimation soit trop élevée.

Certains citoyens, qui demeurent près de cette propriété se sont plaints de ce qu'elle n'est pas clôturée. Je le sais, j'ai moi-même adressé à l'honorable ministre une lettre lui demandant de clôturer le canal.

Canal de Chambly—pour macadamiser 2¼ milles de chemin, à condition que la municipalité se charge ensuite de l'entretien de ce chemin, $3,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un des item du budget principal ayant été réservé, je désire qu'il soit rayé et qu'on y subtitue celui-ci. Je propose donc :

" Pour macadamiser chemin de halage, $6,000", soit rayé.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici maintenant l'item qu'il s'agit de substituer :

Pour macadamiser 2¼ milles de chemin, à condition que la municipalité se charge ensuite de l'entretien de ce chemin, $3,000.

Ce chemin est pour ainsi dire impraticable pendant la saison pluvieuse. Lorsqu'on a construit le cenal on a enlevé de la terre de là où le chemin est situé, et on s'en est servi pour construire un chemin de halage. Maintenant, sur certains points de ce chemin, il y a souvent une couple de pieds d'eau. Le chemin est situé sur la propriété du gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre se sert-il de ciment pour construire les ponceaux ? Il me semble que le député a trouvé que le ciment est moins dispendieux que la pierre ordinaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Nous nous servons de béton.

M:. WILSON : Le gouvernement entretient-il tous les ponts qu'il y a sur les canaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En règle générale, le gouvernement entretient les ponts des chemins publics qui traversent les canaux.

M. HUGHES (Victoria) : A mon sens, la règle, c'est que s'il y a un pont sur une rivière, où il se faisait de la navigation avant qu'il fût construit, la municipalité est obligé de l'entretenir, et s'il ne s'y faisait pas de navigation, c'est le gouvernement qui y est obligé. Dans mon comté, la municipalité de Fénelon est obligée d'entretenir un pont énorme.

M. WILSON : Je sais que nous avons à entretenir un pont tournant sur notre rivière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'il s'agit d'un canal, le gouvernement crée une voie fluviale et modifie l'état naturel des choses. Je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur de l'entretien du pont par le gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis heureux d'entendre ces paroles, elles serviront beaucoup dans le comté de Victoria.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je fais cette déclaration sous toute réserve ; mais enfin, telle est la règle.

M. WILSON : J'ai déjà posé une question à ce sujet, il y a quelques années, et la réponse que le ministres des Finances y a faite n'était pas tout à fait aussi claire.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement a construit et il entretient la partie tournante du pont de Kirkfield ; il entretient aussi la partie tournante du pont de Rosedale, mais la municipalité est chargée de l'entretien du reste du pont qui était là avant que le canal fût construit. C'est aussi le gouvernement qui entretien le pont de Bobcaygeon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était là avant que le canal fût construit, et la construction du canal n'a pas imposé d'obligation à la municipalité.

M. HUGHES (Victoria) : C'est précisément le principe que j'ai émis.

Lac Saint-François—pour compléter la jetée de protection, $2,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette jetée s'étend sur une distance de trois milles le long de la rive du lac Saint-François. Elle a pour objet de prévenir l'inondation des terres.

M. HUGHES (Victoria) : L'inondation est-elle causée par les travaux du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Ce sont les travaux du gouvernement qui ont fait monter l'eau du lac.

M. HUGHES (Victoria) : C'est ce que je ne comprends pas. Le lac Saint-François est un élargissement naturel du Saint-Laurent ; ce n'est pas un canal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux du gouvernement ont exposé les terrains voisins à l'inondation.

M. HUGHES (Victoria) : Y a-t-il eu des réclamations en dommages-intérêts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour prévenir des réclamations de ce genre, que nous croyons devoir faire les travaux en question.

M. REID (Grenville) : Il y a nombre d'années que le canal de Beauharnois est construit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux de construction de ce canal commencèrent il y a déjà bien des années.

M. LOY : Afin d'aider à l'explication de cet item je dirai que, après avoir construit le canal de Beauharnois, on s'aperçut qu'à l'entrée du canal l'eau n'était pas aussi profonde qu'auparavant. On en vint ensuite à la conclusion qu'il fallait construire un barrage à la Grande Ile sur la terre ferme. La construction de ce barrage eut pour effet de faire monter l'eau d'environ quatre pieds. Le barrage fut inondé et l'on construit cette jetée le long de la rive sud du Saint-Laurent afin de protéger les terres de ce côté-là et de les préserver de l'inondation.

M. HUGHES (Victoria) : Les cultivateurs n'ont-ils jamais réclamé de dommages-intérêts ?

M. LOY : Je crois qu'il leur en fut payé Cependant, l'eau séjourne sur les terres et ne se retire plus d'elle-même.

M. WILSON : Quelle proportion de cette jetée a-t-on construite jusqu'à présent, et quelle est l'étendue de cette jetée-là ?

M. LOY : Elle a une longueur totale de neuf ou dix milles. Je crois qu'il suffira de ce crédit pour la compléter.

M. WILSON : Ce crédit sera-t-il entièrement consacré au prolongement de la jetée ou bien en emploiera-t-on une partie en réparations ?

M. LOY : Je crois que tout le crédit sera consacré au prolongement de cette jetée de protection.

Canal de Lachine— pour compléter le pavage de la rue Mill, $33,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : La rue Mill, à Montréal, fait partie de la propriété du canal, mais elle sert de rue publique. Elle appartient au gouvernement. Il y a eu des pourparlers ayant pour objet la cession de cette rue à la ville. Il préfère la lui louer. La ville répond qu'elle devrait être mise en bon état auparavant et qu'elle la maintiendra ensuite elle-même en bon état.

Canal de Soulanges—réparation d'une brèche à la berge, entre les écluses 1 et 2, $15,000.

M. TAYLOR : Ces travaux seront-ils faits à l'entreprise ou sous la direction du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On les fait actuellement, et comme le temps presse, on les fait à la journée.

Canaux de Williamsburg—pour construction d'une allége, $2,000.

M. REID (Grenville) : Il y a toujours eu une allége pour les réparations à faire sur ces canaux. On dépensait d'ordinaire à cette fin $8,000 par année, y compris les frais d'entretien de l'allége. Maintenant, le crédit est de $14,000 par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a plus là qu'une petite allége de dix-huit pieds par cinquante-cinq ; elle est trop petite pour convenir à l'exécution des travaux. Ce crédit est destiné à l'achat d'une nouvelle allége qui sera plus grande que l'autre ; elle aura soixante-dix pieds de long et sera pourvue d'une grue et d'un martinet à vapeur.

Canal de Saint-Ours—pour achever des débarcadères, $4,400.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-on fait remarquer au ministre que l'état de New-York vient de consacrer $13,000,000 à l'amélioration du canal Champlain qui conduit au lac Champlain et de là jusqu'au Fort-George ? Je me demande si ces travaux n'auront pas pour effet de faire baisser l'eau du lac Champlain de façon à l'attirer dans la rivière Hudson comme celle du lac Michigan est attirée dans l'Illinois.

Rien n'empêche que le département s'occupe de cette question. Je crois que l'agrandissement et l'amélioration du canal américain feraient du bien au Saint-Laurent.

Pour pourvoir aux frais d'enquêtes sur les accidents de chemins de fer au Canada, $10,000.

M. HUGHES (Victoria) : Se propose-t-on de nommer un fonctionnaire permanent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais si je devrais insister sur l'adoption de cet item ou laisser à la commission des chemins de fer le soin de s'en occuper. Il serait désirable qu'un fonctionnaire permanent fût nommé, car nous trouvons difficile de nous assurer les services d'un homme capable lorsque nous en avons besoin d'un. Au sujet d'un accident arrivé récemment, nous avons requis les services d'un homme qui avait déjà été employé en pareils cas, mais il n'était pas disponible. Ces travaux se feront sous la direction de la commission des chemins de fer et il faudrait peut-être y employer plus d'un fonctionnai-

re. Il faudra que ce soit un employé de chemin de fer de compétence reconnue.

M. FOWLER : J'admets la nécessité d'une pareille nomination. Jusqu'à présent les enquêtes de ce genre n'ont été, à ma connaissance, que de simples forces. Celle qui eut lieu au sujet de l'accident de Belmont qui coûta la vie à cinq ou six personnes, fut parfaitement ridicule. Il est tout à fait nécessaire que l'on confie à un expert le soin de faire une enquête minutieuse et de faire retomber le blâme sur qui de droit.

Pour pourvoir au paiement d'appointements et de frais relativement à la Commission des chemins de fer du Canada, en sus de ce qui est prévu par la loi, $40,000.

M. TAYLOR : Les commissaires sont-ils nommés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. TAYLOR : Combien y en aura-t-il, quel sera leur traitement et qui sera président de la commission ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami est peut-être trop curieux. Il n'a pas encore été nommé de commissaires. Il faut que cette commission se compose d'hommes capables et nous n'avons pas encore fixé le nombre de membres dont elle devra se composer. L'ex-ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il suffirait de $100,000 pour solder les traitements, mais comme nous ne voulons pas commencer par être trop généreux, nous demandons moins que cela.

M. WILSON : A-t-on fixé le traitement du secrétaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il est fixé, par statut, à $4,000.

A la veuve de W. P. Brown, gratification de l'équivalent de deux mois d'appointements, $140.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne m'oppose pas à ce qu'on accorde une gratification à la veuve, mais il doit y avoir d'autres veuves d'employés de l'Intercolonial qui ont également droit à une indemnité, et je voudrais qu'on les traitât de la même façon.

Le MINISTRE DES FINANCES : On peut trouver au budget nombre de crédits destinés à d'autres veuves.

Canal de la Pointe-Farran—installation d'un système d'éclairage au gaz acétylène, $4,050.

M. BLAIN : Est-ce une nouvelle installation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est pour éclairer le canal. Ce crédit comprend tout le montant estimatif des frais, et les travaux se feront à l'entreprise.

M. HUGHES (Victoria) : Dans les ports d'Europe il y a des bouées à gaz et des appareils à gaz acétylène pour l'éclairage des canaux. Il serait bon d'éclairer le Saint-Laurent d'un bout à l'autre.

M. FIELDING.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est éclairé actuellement au moyen de bouées à gaz.

Indemnité à George Heath, pour vêtements détruits, $15 ; soins du médecin, $15, et pour temps perdu par suite des blessures par lui reçues dans l'exécution de son service comme éclusier, du 25 mai au 20 juillet 1903, 56 jours à $1.50—$84, $114.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet employé a éprouvé des dommages pendant qu'il était à exercer ses fonctions.

M. FOWLER : Je crois que vous le traitez beaucoup mieux que vous n'avez traité les victimes de l'accident de Belmont. Ces gens-là ont non seulement perdu leurs habits, mais ils ont reçu des blessures graves. J'ai signalé le cas d'un serre-frein qui est resté huit mois sans pouvoir travailler et qui n'a reçu ni salaire ni indemnité, qui n'a pas même touché le salaire de toute la journée où l'accident est arrivé, parce qu'il n'avait pas fait toute la course qu'il avait à faire. Que l'honorable ministre me permette de lui représenter combien il est désirable que ces gens-là soient indemnisés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fonds d'assurance ne répondait-il pas, jusqu'à un certain point, aux exigences de la situation de cet homme-là ?

M. FOWLER : Il lui garantissait $3 par semaine ; mais, pour les obtenir, il lui a fallu payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le gouvernement verse chaque année à ce fonds une contribution de $8,000.

M. FOWLER : Mais cet homme doit payer lui-même environ $1.30 par mois.

Le MINISTRE DES FINANCES : On peut nous représenter que le fonds d'assurance ne constitue pas le meilleure élément de compensation ; mais si l'on touche le montant de l'assurance il ne faut guère attendre d'autre indemnité.

M. FOWLER : Mais c'est une bien faible somme que ce particulier retire. C'est bien peu pour un homme qui a une femme et cinq ou six enfants à faire vivre, comme doit en avoir tout homme soucieux de ses obligations envers le pays. Il faut absolument qu'il s'endette, et en huit mois contracte des dettes qui pèseront sur ses épaules durant des années. La victime dont je parle n'était pas en faute. Je veux bien qu'on indemnise le nommé Heath, dont il s'agit, mais je trouve que les victimes de l'accident de Belmont devraient, à plus forte raison, être indemnisées. Cet accident provenait de la négligence grossière dont on s'était rendue coupable dans la cour du chemin de fer, à Truro. C'est ce que je prétends, et je prétends aussi que l'enquête qui s'est faite dans ce cas n'était qu'une farce. Le chasse-pierres se détacha de la locomotive, à Belmont, et la fit dérailler, avec le résultat que l'on sait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est-il pas contesté ?

M. FOWLER : Peut-être, comme le sont d'ailleurs bien des vérités. La locomotive était censée avoir été examinée à Truro, où l'on change les locomotives. Mais le chasse-pierres était relâché avant que la locomotive sortit de la remise, et il le devint de plus en plus au cours du voyage. Voilà ce qui doit être absolument clair, aux yeux de n'importe qui. Il y eut, je crois, sept personnes qui trouvèrent la mort dans cet accident, et celle dont je parle fut gravement blessée. L'accident est arrivé sans qu'il y ait eu de sa faute et sans qu'il lui fût possible de le prévenir. Voilà un cas encore beaucoup plus digne de sympathie que celui qu'il s'agit de discuter en ce moment. J'espère que l'honorable ministre ne se bornera pas à faire une simple promesse, mais qu'il s'occupera vraiment d'étudier ce point et de voir à indemniser cet homme.

Carillon et Grenville—à Henry Tucker, services rendus comme commissaire au sujet des accusations portées contre le surintendant Simpson, en février, mars et avril 1898, $600.

M. TAYLOR : Pourquoi n'a-t-on pas payé cela en 1898?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce qu'il trouvait que nous ne lui donnions pas assez et qu'il a refusé notre offre.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est ce M. Henry Tucker?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était commissaire-enquêteur.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle est son occupation? Est-il journalier ou avocat?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est avocat.

M. FOWLER : De quoi M. Simpson était-il accusé?

Le MINISTRE DES FINANCES : De s'être mêlé de politique.

M. HUGHES (Victoria) : On rendit un verdict selon la loi d'Ecosse.

M. FOWLER : Ce commissaire devait être un honnête homme.

Canal de Lachine—gratification équivalant à deux mois d'appointements, à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître, canaux de Québec, $216.66.

M. HUGHES (Victoria) : Au sujet de cet item je demanderai à l'honorable ministre si les veuves de ceux qui trouvèrent la mort dans l'accident de chemin de fer arrivé à Belmont ont reçu une indemnité?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Touts les réclamations relatives à l'accident de Belmont sont encore à l'étude.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que le ministre verra à accorder une indemnité non seulement aux veuves des hauts fonctionnaires, mais aux veuves de tous les employés, de tous les ouvriers qui trouvèrent la mort dans cet accident.

Canaux en général—augmentation de 25 cents par jour aux appointements des chefs éclusiers, éclusiers, gardiens de ponts et passeurs sur les divers canaux, $37,000.

M. GALLERY : Les mécaniciens des différents ponts sont-ils tous compris parmi ceux qui reçoivent une augmentation d'appointements à même ce crédit?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceux qui reçoivent maintenant moins de $1.50 par jour obtiendront une augmentation portant leur salaire à $1.50. Cela s'applique à tous les canaux, mains ceux de Welland et du Sault Sainte-Marie, dont les employés ont déjà reçu une augmentation

M. GALLERY : Les mécaniciens sont des ouvriers et ils ont droit à une augmentation qui porte leur salaire à $1.50 par jour.

M. WILSON : L'honorable ministre voudrait-il nous dire d'après quelle échelle ces gens sont payés tant par jour, et quel est le maximum et le minimum de leur salaire?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit concerne les employés de ces canaux dont le salaire, en général, a été de $1.25 par jour. Ils toucheront à l'avenir $1.50 par jour, excepté ceux qui sont employés sur les deux canaux que j'ai mentionnés.

M. GALLERY : Ces gens reçoivent 12½ cents par heure et travaillent douze heures par jour. L'honorable ministre voudrait-il me dire ce qu'il se propose de faire à l'égard de ces mécaniciens?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si ce crédit ne comporte pas d'augmentation en faveur des mécaniciens, il nous est impossible de leur en accorder à même ce crédit-là. Nous devrons pourvoir à leur cas séparément.

M. GALLERY : Les marchands et les industriels de Montréal ne sont pas très satisfaits du pont de la rue Wellington, vulgairement appelé le pont Curran, et ils se proposent de demander plus tard au gouvernement de construire un tunnel à cet endroit. J'en parlerai probablement à la prochaine session si je suis encore député.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai remarquer au ministre pour ne parler des canaux de moindre importance—que le système d'après lequel on y fait monter ou baisser l'eau est très défectueux. Il est très facile de prendre un moyen beaucoup plus expéditif d'ouvrir et de fermer les écluses.

Il est fait rapport sur certaines résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Que ferons-nous demain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous continuerons à nous occuper des subsides,

des différents item qui sont encore inscrits au feuilleton. Je crois qu'il sera fait une motion lorsque la Chambre sera sur le point de se former en comité des subsides.

M. SPROULE : Quand nous occuperons-nous des résolutions relatives aux chemins de fer?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais pouvoir y consacrer un certain temps. Je crois que nous nous en occuperons lundi.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12 h. 05 du matin, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 17 octobre 1903.

La séance s'ouvre à trois heures.

SUBSIDES—LIGNE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler votre attention sur la question de l'établissement d'un service rapide transatlantique, question agitée au pays depuis nombre d'années. Personne ne songe à révoquer en doute l'importance de ce service. Depuis nombre d'années, les deux partis politiques ont reconnu l'importance de cette question et bien que je n'aie pas consulté le compte rendu des débats à cet égard, je crois que la résolution sur laquelle est basé le projet de loi comportant l'établissement de ce service et le dotant d'une subvention annuelle de $750,000, s'est tellement imposée à l'approbation de la Chambre, qu'elle a été adoptée à l'unanimité. Tout le monde en convient aujourd'hui, le service actuel ne répond nullement aux besoins des temps. Il a été affirmé par des membres du cabinet, en réponse à certaines questions venues de la gauche, que la plus forte partie des correspondances postales s'expédient par la voie de New-York, parce que par cette voie le trajet s'effectue dans les deux tiers du délai de transmission par nombre de ports canadien. Cette observation s'applique aussi au transport des passagers, bien que dans une moindre mesure. Le ministre du Commerce, au cours de la session, a affirmé que la durée moyenne du trajet, pour le transport des colis postaux, d'un port canadien à un port du Royaume-Uni, oscille entre 9½, 10 ou 11 jours. J'ai sous les yeux des notes comparatives des délais dans lesquels se faisait, il y a quarante ans, le trajet entre Halifax et la mère patrie ; et il est utile de rappeler à cette Chambre et au public un fait qu'ils ont peut-être oublié, bien qu'il leur ait été mainte fois signalé ; c'est qu'aujourd'hui, la durée moyenne du trajet entre le Canada et l'Angleterre est virtuellement ce qu'elle était il y a quarante ans.

J'ai sous la main un document établissant la comparaison entre la durée du trajet effectuée il y a quarante ans par le paquebot-poste impérial l' " Asia ", et basée sur les carnets nautiques de ce steamer, et la durée des traversées qui se font aujourd'hui.

Je vais citer à la Chambre un extrait emprunté à un journal publié à Halifax et s'appuyant sur une communication adressée à ce journal par un citoyen qui s'était donné la peine de vérifier les documents en examinant les livres de loch de ces steamers, il y a quarante ans passés. Ce journal, indépendant en politique, est publié dans les intérêts du commerce à Halifax. Cet article est consacré à l'étude de la lettre du correspondant en question :

Après avoir établi que dès 1840, le steamer " Unicorn " a fait son premier voyage de Liverpool à Halifax en seize jours, ce qui, même à cette époque, donna lieu à des plaintes, vu que c'était trois ou quatre jours de plus que la durée du trajet ordinaire, il montre que le service ne s'est guère amélioré aujourd'hui. Le " Mongolian ", le premier steamer de service hebdomadaire qui soit arrivé ici cette année, a pris plus de onze jours pour faire son voyage. En d'autres termes, ce steamer n'a pas dépassé la vitesse atteinte par l' " Unicorn " en 1840.

Voici ce que le correspondant déclare :

Passons maintenant à la génération suivante, en 1866. Voici le livre de loch de l' "Asia," de Halifax à Liverpool, un an avant l'établissement de la confédération. Il quitte Halifax à 3 heures du matin, le vendredi, 2 février 1866, file 70, 230, 233, 241, 251, 252, 252, 278, 287, 241 milles, arrive à Quenstown, le dimanche, 11 février, à onze heures du matin, soit en 9½ jours. Au cours d'un voyage vers l'ouest le même printemps, le paquebot-poste impérial le " China " quitte Queenstown le 18 mars à 4 heures de l'après-midiet arrive à Halifax, le mardi, 27 mars, à 6 heures du matin et accomplit le trajet à peu près dans le même délai, en 9 jours, c'est-à-dire, dans le délai voulu pour le service postal, dans les deux cas. Il ne s'agit pas ici de voyages spécialement choisis, mais des trajets ordinaires, accomplis il y a 30 ans.

Cette correspondance date de 1896, de sorte que les évènements auxquels l'auteur fait allusion se sont passés il n'y a pas trente ans, mais bien quarante ans. Le journal ajoute :

Notre service actuel est donc beaucoup moins rapide que celui existant il y a trente ans. Depuis 1866, la durée du trajet entre Liverpool et New-York a été virtuellement réduite de moitié. Entre Liverpool et Halifax, bien loin d'avoir gagné en vitesse, le service est devenu plus lent.

Le service ne s'est donc pas amélioré depuis 1896, comme il ressort de la statistique citée par le ministre du Commerce, au cours de cette session. L'écrivain en question établit la comparaison qui suit :

Consultons le carnet du premier paquebot-poste d'hiver, de Moville à Halifax, en cette an-

née de grâce, 1896. Le paquebot-poste, le "Mongolian" quette Moville à 5 heures de l'après-midi, le vendredi, 13 novembre 1896, accomplit le voyage dans les circonstances ordinaires et délivre les colis postaux au bureau de poste d'Halifax, en plein jour, le mercredi, 25 novembre 1896. Un transport postal presque identique a été réalisé par le "Germanic" quittant Liverpool un jour plus tôt et Queenstown le 12 novembre 1896, embarquant les colis postaux vers les 2 heures de l'après-midi, et touchant à New-York de bonne heure le vendredi, 20 novembre, ses colis postaux atteignant Halifax à minuit, le samedi, 21 novembre. Remarquez la différence en chiffres ronds : le paquebot "Mongolian" couvre 2,300 milles en onze jours à peu près ; le paquebot "Germanic" parcourt 2,800 milles jusqu'à Sandy Hook et 1,000 milles jusqu'à Halifax, en 9½ jours à peu près. Comparez les résultats—2,300 milles en 11 jours, c'est-à-dire près de 9 milles à l'heure ; 3,800 milles en 9½ jours, ce qui représente près de 17 milles à l'heure. Le "Germanic" compte 16 années de service et est tenu pour un steamer d'ordre inférieur sur la route de Liverpool à New-York, tandis que le "Mongolian" est un steamer relativement neuf.

Ainsi un colis postal ou un passager peut quitter Liverpool sur un de ces steamers de New-York deux jours plus tard que par un steamer canadien et peut arriver à Halifax ou à Montréal, à Saint-Jean ou Toronto, une demi-journée plus tôt que le courrier ou le passager qui a quitté Liverpool par la route canadienne deux jours auparavant. Voilà une situation qui n'est guère riante. Je le répète, les deux partis politiques ont prêté leur appui au projet d'une ligne rapide, tant législativement que par leur attitude dans cette Chambre. En 1896, le gouvernement de sir Charles Tupper soumit l'entreprise à la concurrence publique et les MM. Allan transmirent une soumission. A son avénement au pouvoir, en juillet 1896, le gouvernement actuel refusa de soumettre à l'approbation de Son Excellence le contrat qui avait été dressé par le gouvernement de sir Charles Tupper. Ce contrat n'a jamais été soumis à Son Excellence et la question du service rapide transatlantique est restée dans le statu quo jusqu'au moment où le gouvernement actuel soumit à la Chambre sa propre proposition, dans l'espoir que ce service serait établi par MM. Petersen, Tate et Cie. Le gouvernement actuel refusa de mettre à l'étude la proposition des MM. Allan, et cela, pour les raisons alléguées par le premier ministre au cours de cette session-ci, et que j'emprunte au compte rendu officiel des Débats, page 7309 :

> Le gouvernement n'a trouvé, en 1896, lors de son avènement au pouvoir, dans aucun département, aucun contrat signé par le gouvernement ou, en son nom par un ministre et par messieurs Allan pour l'établissement d'un service de steamers filant 20 ou 21 nœuds entre le Canada et la Grande-Bretagne ; et aucun décret du conseil approuvant la signature d'un pareil contrat n'avait été adopté. MM. Allan avaient offert d'établir un service de paquebots-poste, mais les conditions suivantes attachées à leur soumission n'étaient pas conformes aux conditions de l'adjudication offerte par l'Etat :
>
> 1. Les steamers devront pouvoir faire les voyages à une vitesse moyenne de 20 nœuds à l'heure et les voyages de chaque vaisseau devront s'accomplir dans le temps le plus court possible, autant que le permettra la prudence ; mais on n'exigera pas le paiement de l'amende pour le ralentissement de la vitesse dans les temps de brume, les tempêtes de neige, les tourmentes ou lorsque le vaisseau aura ralenti sa vitesse pour éviter le danger dans le voisinage des glaces ou des côtes.
>
> 2. Que les retards ou les changements des départs attribuables à ces causes, ou à des avaries graves, aux grèves des ouvriers ou à d'autres causes que les entrepreneurs n'auront pas pu détourner ou éviter, ne rendront pas les entrepreneurs passibles d'une amende et ne seront pas considérés comme des bris de contrat.

Au cours du débat de 1896, on a allégué, en outre, que les MM. Allan demandaient qu'on apportât certaines modifications aux stipulations contenues dans l'avis. Sans me demander si la souminssion de la Compagnie Allan était conforme à l'avis, je dois déclarer qu'elle était si légitime, qu'à mon sens, le gouvernement n'aurait pas dû la mettre au rancart simplement pour les raisons alléguées par le premier ministre. Si je fais cette observation, c'est que si l'on veut bien parcourir le texte de la convention intervenue avec MM. Tate, Petersen et Cie, que le gouvernement soumit plus tard à la Chambre, et qui est consigné au compte rendu des Débats de 1897, on voit qu'il leur est accordé plus de latitude au sujet de la vitesse, que n'en demandaient les MM. Allan. Dans l'article 14, paragraphe (f) de ce contrat, se trouve la stipulation que voici :

> Cependant, dans tous les cas où il surviendra un manquement ou une faute donnant lieu au paiement des dommages-intérêts stipulés ou prévus dans ce contrat, sans qu'il y ait faute ou négligence pour aucune raison que ce soit de la part des entrepreneurs ou d'aucun de leurs fonctionnaires, agents ou employés, ce dont la preuve incombera auxdits entrepreneurs, alors les dommages stipulés ou les deniers confisqués ne devront êtres ni payés ni confisqués, quand même, en apparence, il y aurait eu faute.

Si le gouvernement a rejeté la soumission des MM. Allan en 1896, c'est qu'il ne voulait pas assumer de responsabilité relativement à la vitesse que devaient atteindre les vaisseaux dans des circonstances sur lesquelles il n'avait aucune maîtrise, comme la glace ou la brume ou les tempêtes à proximité du continent. Le gouvernement ayant rejeté le contrat en question pour cette raison, fit une convention l'année suivante, avec MM. Tate, Petersen et Cie, et inséra au contrat non seulement cette même stipulation, mais la prescription beaucoup plus large que je viens de citer. Aux yeux de l'administration, ce fut un merveilleux exploit ; et le premier ministre, de concert avec ses collègues, ne cessèrent de nous répéter que l'établissement du service des steamers rapides sur l'Atlantique ne faisait plus de doute et que le coût en serait bien inférieur

à celui de l'entreprise proposée par le gouvernement de sir Charles Tupper. Le premier ministre, dans un discours prononcé à Toronto, donna même à entendre au peuple canadien que l'établissement de ce service rapide était un fait accompli. On a déjà cité ici les paroles du premier ministre, au cours de la session ; mais il serait utile de faire connaître au pays avec quelle certitude le premier ministre s'est prononcé à cet égard. Il serait aussi utile, relativement à une autre partie de la résolution que je vais proposer à la Chambre, de montrer que le premier ministre, parlant au nom du parti libéral, a déclaré que ce projet était une affaire d'immense importance pour le pays. Voici ce qu'il a dit dans un discours prononcé à un banquet à Toronto, le 6 octobre 1897 :

Si j'affirme qu'il y a quelque chose de bon dans le programme politique de mes prédécesseurs, j'espère que sir Frank Smith ne m'accusera pas de vouloir lui dérober son bien ; je n'éprouve aucune répugnance à me revêtir de la défroque de sir Frank Smith, car, j'en suis sûr, cette défroque m'irait à merveille. Le gouvernement dont sir Frank Smith était un des ornements avait décidé d'établir un service de steamers rapides sur l'Atlantique, destiné surtout au transport des passagers et des colis postaux. Toutefois, je dois bien l'avouer même en présence de sir Frank Smith, nous sommes avant tout un gouvernement économe.

Voilà le langage dont s'est servi le premier ministre en 1897. Je ne m'étonne pas de le voir sourire en ce moment.

M. CLARKE : C'est bien suffisant pour provoquer les sourires.

M. BORDEN (Halifax) : Ces paroles feraient pouffer de rire même le cheval dont parle le proverbe.

Voilà un compliment que je ne saurais adresser au gouvernement dont sir Frank Smith faisait partie.

Je ne sais pas si le premier ministre adresserait ce compliment à son propre gouvernement aujourd'hui :

Je voudrais pouvoir le faire; mais vous le savez, il faut toujours dire la vérité.

Si la session n'était pas si avancée, je tiendrais à discuter l'attitude du gouvernement actuel et surtout à lui dire la vérité :

Le gouvernement de sir Frank Smith avait entrepris de doter ce service d'une subvention annuelle de $750,000. A notre avis, c'était là une somme exagérée. Nous avons cru qu'il nous serait possible d'établir ce service à meilleur marché, et nous avons réussi à conclure une convention avec une compagnie moyennant une subvention de $500,000, économisant ainsi $250,000.

Ainsi, on le voit, la chose ne souffrait pas de doute. On publia partout que l'entreprise Allan coûterait au pays $750,000, et que le gouvernement, quelques mois après son avènement au pouvoir, avait créé ce service rapide transatlantique et économisé $250,000. Voilà ce que l'on publia partout dans le pays. Quelle serait l'économie réalisée dans vingt ans ? $5,000,000. On annonça à son de trompe dans le pays, que le gouvernement avait effectué une économie de $5,000,000 :

Nous avons adjugé l'entreprise à Petersen, Tate et Cie, société commerciale de Newcastle, composé comme nous l'avons constaté, d'hommes parfaitement honorables, de la plus haute intégrité et fort experts dans leur profession. M. Petersen et M. Tate ont eu de sérieux obstacles à surmonter ; et du reste il en est toujours ainsi, quand on cherche à lancer une idée nouvelle. Leur idée avait le mérite de la nouveauté et voilà ce qui a provoqué les obstacles et l'hostilité auxquels ils se sont heurtés dans certains milieux ; et la semaine dernière à peine, ou même ces jours derniers, on affirmait que le projet de M. Petersen avait abouti à l'insuccès et qu'il fallait la reléguer parmi les choses du passé. M. Petersen et M. Tate se sont sont mis à l'œuvre. Ils ont travaillé comme travaillent tous ceux qui veulent réussir. Ils se sont tus, dédaignant de répondre aux accusations ; et aujourd'hui, je viens de recevoir de mon honorable ami et collègue, M. Fielding, le ministre des Finances, une dépêche dont voici la teneur : " Peterson a fait, aujourd'hui même, le dépôt stipulé au contrat '. (Vives acclamations).

Il y a quelques jours, M. l'Orateur, dans cette Chambre même, nous avons eu le plaisir de rendre à M. Petersen son dépôt, avec l'intérêt à 3 pour cent. Dans cette circonstance, toutefois, nous n'avons pas entendu s'élever du côté de la droite, ces acclamations enthousiastes manifestées au cours du banquet de Toronto. Le premier ministre ajoute :

C'est avec bonheur que j'accueille ces acclamations enthousiastes provoquées par la nouvelle que je viens de vous annoncer, attestant que ce projet n'a pas abouti à l'insuccès, mais qu'il est en bonne voie de réalisation.

Les députés de la droite ne se sont pas livrés à un aussi vif enthousiasme, l'autre jour, quand ce dépôt a été rendu. Cependant, cet événement était aussi important que l'autre. Si le grand parti libéral canadien a laissé éclater tant d'enthousiasme quand MM. Tate, Petersen et Cie, ont effectué ce dépôt, à coup sûr nous avions lieu d'attendre de la part de ce parti pareille manifestation quand le gouvernement a rendu ce dépôt avec trois pour cent d'intérêt. Sans doute, quand MM. Tate, Petersen et Cie ont appris, de l'autre côté de l'Atlantique, la remise de ce dépôt, ils ont dû se livrer à un aussi vif enthousiasme que celui qui accueillit jadis les paroles du premier ministre quand il annonça du haut de la tribune populaire l'heureuse nouvelle de ce dépôt qui arrivait à un moment si opportun. Voici ce qu'il dit au sujet de la dépêche qu'il venait de recevoir du ministre des Finances :

Je le sais, dans certains milieux, l'idée de l'établissement de ce service afférent au transport des passagers n'est pas populaire ; mais laissez-moi vous dire, M. le président, que s'il est une idée patriotique au pays, c'est bien celle d'établir un service national pour le transport des marchandises et des passagers entre l'Amérique et l'Europe. (Applaudissements).

Nous pouvons et nous devons établir ce service, et la réalisation de ce projet ne fait plus de doute.

Que le premier ministre me permette de faire une observation ici. Il dit qu'en 1897 cette idée d'un service rapide transatlantique était impopulaire dans certains milieux ; mais il lui serait facile, aujourd'hui, de constater que dans certains milieux assez rapprochés, on fait un assez mauvais accueil à cette idée ; car, au cours de cette session, un honorable député qui a l'honneur et le plaisir de siéger à la droite du premier ministre nous a donné à entendre qu'il voit d'un assez mauvais œil ce service rapide transatlantique. Au dire de cet honorable député il est heureux que ce projet qui a été salué avec tant d'enthousiasme en 1897, ait avorté, et qu'au cours des sept années écoulées, le service entre le Canada et la mère patrie ait été moins rapide que celui dont le pays jouissait avant l'établissement de la Confédération. Le premier ministre ajoute :

Cette ligne de steamers sera probablement terminée dans l'espace de deux ans et certainement dans trois ans.

On le voit, il ne règne aucune incertitude à cet égard.

Et quand nous aurons établi ce service de steamers sur l'océan, je le déclare sans hésitation, tant j'ai confiance dans ce projet, confiance qui doit être partagée par tous ceux qui ont étudié la question, nous accaparerons la grande masse des transports canadiens ainsi que du trafic américain.

Cette ligne devait être en exploitation dans un délai de deux ans ou tout au plus, de trois ans et elle devait accaparer non seulement les transports de l'intérieur mais la plus grande partie du trafic des Etats-Unis. Eh bien ! il s'est écoulé six ans depuis cette époque et il n'y a absolument rien de changé dans la situation qui existe depuis nombre d'années. Les transports de presque tous nos colis postaux et de la plupart de nos passagers s'effectuent, non pas par des routes canadiennes, non par par la voie des ports canadiens sur le Saint-Laurent et le littoral de l'Atlantique, mais par des lignes américaines partant de ports des Etats-Unis.

M. le président, rappellez-vous bien ce que j'affirme ici sans esprit de vantardise, rappellez-vous que la route du Saint-Laurent est la plus courte de toutes les routes. Il n'y a rien de plus naturel que l'aversion qu'on éprouve pour la mer ; je partage cette aversion et je ne fais pas exception à la règle à cet égard. La mer est un objet de terreur pour tout le monde, mais quand les touristes sauront que sur la ligne canadienne avec des steamers d'une vitesse de vingt nœuds à l'heure, et dont les installations et les emménagements ne le cèdent à ceux d'aucune autre ligne, le trajet de l'océan ne durera que quatre jours (applaudissements), la ligne canadienne aura une clientèle comparable à nulle autre. (Vives acclamations). Qu'adviendra-t-il, quand cette ligne sera mise en exploitation ?

Il était facile au premier ministre de faire des prophéties au sujet des résultats de ce projet ; car encore aujourd'hui, personne ne saurait dire ce qui pourrait arriver, et dans la situation actuelle on peut impunément se livrer aux prophéties.

Voici ce qui arrivera : Un passager prenant le steamer à Mobile, si Mobile doit être le port choisi pour l'Irlande, atteindra en moins de quatre jours le détroit de Belle-Isle et alors, en moins de 24 heures il sera au port de Québec, après une journée de navigation sur l'incomparable Saint-Laurent, et sans éprouver les inconvénients du voyage de mer. (Applaudissements.) Quand nous aurons établi cette ligne, non seulement elle accaparera tous les transports canadiens, mais infailliblement la plus grande partie du trafic américain. Cette affirmation peut paraître présomptueuse, mais elle ne l'est pas ; à tout événement j'ai une confiance si illimitée dans l'avenir de ma patrie que j'ai la certitude que cette prophétie se réalisera.

Tout le monde ici abondera dans le sens de la dernière observation du premier ministre, si elle s'applique au service rapide transatlantique dans son ensemble. On n'a cessé de nous répéter que ce dépôt et cette garantie de banque nous fournissaient la preuve la plus absolue de l'établissement de la ligne rapide. Il y a déjà plusieurs années que nous avons renoncé à la garantie de la banque ; nous venons de remettre le dépôt avec intérêt, et l'établissement d'une ligne rapide transatlantique est aussi loin de sa réalisation qu'il l'était il y a sept ans. Cependant, nous avions conclu avec une des principales sociétés d'armateurs du Canada une convention qui nous aurait dotés d'un service rapide transatlantique de 21 nœuds à l'heure ; et si le gouvernement avait jugé à propos d'accepter cette convention, il y aurait déjà trois ou quatre ans que nous jouirions de ce service. On ne cesse de répéter qu'il est préférable de temporiser et de nous contenter du service actuel, afin d'obtenir plus tard un service d'ordre supérieur. Voilà trente ans que nous attendons l'amélioration du service entre le Canada et la mère patrie et ce service n'est pas meilleur qu'il ne l'était en 1866. Jusqu'à quand nous faudra-t-il encore attendre ? Devons-nous temporiser encore 34 ou 35 ans, puis nous dire à la fin de cette période, qu'après tout nous avions raison de temporiser au sujet de l'établissement de ce service rapide puisque, en dernière analyse, le service obtenu sera peut-être préférable à celui que nous aurions pu obtenir en agissant avec plus de précipitation ? Je ferai observer au premier ministre que nous aurions bien mieux fait d'établir un service de 18 nœuds, il y a 12 ou 15 ans ; car nous pourrions maintenant le transformer en service de 21 ou 22 nœuds. Qu'on ne dise pas qu'un service de 11 ou 12 nœuds est suffisant pour le moment et d'ici à quelques années, parce qu'il nous permettra d'obtenir un meilleur service lorsque nous adjugerons une entreprise. Pour ma part, je ne me range pas à l'avis de ceux qui demandent l'établissement d'un service de 17 ou 18 nœuds. Après avoir subi tous les inconvénients d'un service de 11 ou 12 nœuds pendant si long-

temps, il n'y a pas lieu d'établir maintenant un service de second ordre.

M. GOURLEY : Ni de troisième ordre.

M. R. L. BORDEN : Ni, comme le fait observer à bon droit le député de Colchester, (M. Gourley), un service de troisième ordre. Un homme de grande expérience en matière de transports me disait, il y a environ un an et demi, que l'établissement d'un service de 17 à 18 nœuds entre le Canada et la mère patrie au moyen de la minime subvention dont nous doterions ce service, aboutirait, à son avis, au résultat que voici : C'est qu'on placerait sur la route entre le Canada et la mère patrie des steamers qui seraient classés parmi les navires de deuxième catégorie sur la route de New-York, et la subvention dont nous doterions ce service ne servirait en réalité qu'à l'installation de steamers neufs sur la route entre New-York et la mère patrie.

Il est bien préférable d'accorder une subvention annuelle de $750,000 ou de $800,000 ou même plus, afférente à un service rapide répondant parfaitement aux besoins modernes, que de voter $400,000 ou $500,000 annuellement pour un service de deuxième ou de troisième ordre, tandis que cette subvention servirait à une ligne de première classe entre New-York et la mère-patrie. C'est là un résultat que nous tenons à empêcher. Quand j'ai appelé l'attention du ministre du Commerce sur ce point en particulier, il a abondé dans mon sens et il a déclaré que le gouvernement n'oublie pas que pareil inconvénient pourrait résulter de la subvention d'une ligne de steamers de la rapidité indiquée.

Comme le directeur général des Postes a cherché à jeter de l'eau froide sur ce projet au cours de la session, et qu'un journal important qui est censé quelquefois inspiré, s'est servi à peu près du même langage, nous avons bien lieu de révoquer en doute la sincérité du gouvernement au sujet de l'établissement d'un service rapide transatlantique. Voici ce que dit ce journal :

> Nous sommes autorisés à affirmer qu'il n'y a pas actuellement de mouvement dont le gouvernement ait connaissance, tendant à l'établissement d'un service rapide de steamers et de paquebots sur l'Atlantique entre la Grande Bretagne et le Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Quel est ce journal ?

M. R. L. BORDEN : C'est le Free Press d'Ottawa, de date récente. Je n'ai pas la date précise, mais j'obtiendrai ce renseignement, si le premier ministre le désire. Le langage du journal est fort significatif, puisqu'il affirme qu'il s'est renseigné au meilleures sources. Il n'y a pas de source plus autorisée que le gouvernement lui-même. S'il faut ajouter foi à ce journal, force nous est de conclure que quelque membre du cabinet a jugé à propos de faire cette déclaration au journal en question afin de donner le plus de publicité possible à cette nouvelle. L'article ajoute en termes très circonstanciés ce qui suit :

> Lord Strathcona n'a pas reçu d'instructions spéciales pour s'aboucher avec le gouvernement impérial au sujet de cette question, puisque le gouvernement canadien n'est saisi d'aucune proposition tendant à autoriser une initiative quelconque de ce genre.

Cet article, on le voit, semble fort autorisé, et la dernière partie est conçue en termes très circonstanciés. Le premier ministre devrait donc nous dire aujourd'hui si les observations du directeur général des Postes, au cours de cette session, réflètent parfaitement la pensée du cabinet et traduisent bien son attitude.

Le 9 mars dernier, le gouvernement demandait des soumissions pour l'établissement d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique, ou plutôt pour un service rapide et un service de vitesse modérée sur l'Atlantique. Cette annonce a sans doute été publiée dans quelques journaux de cette date, mais il m'a été impossible de me les procurer. Cependant, les soumissions reçues en réponse à ces invitations ont été déposées sur le bureau de la Chambre, au cours de cette session. Les soumissions sont au nombre de deux. Voici celle de la Compagnie Allan :

LIGNE ALLAN DE PAQUEBOTS-POSTE.

Montréal, 29 mai 1903.

Monsieur,—Relativement à l'avis de soumission pour un service de steamers entre la Grande Bretagne et le Canada, avis que vous avez publié le 9 mars 1903, nous vous offrons de fournir le service spécifié dans cet avis, pour une période de dix ans, à dater du 1er mai 1905, en retour d'une subvention annuelle de trois cent mllie louis sterling (£300,000) payables semi-annuellement.

Les routes seront telles que spécifiées, sauf que nous nous réservons l'option de desservir, toute l'année, avec nos steamers de 21 nœuds, le port d'Halifax, au lieu du port de Québec en été. Il devra être pourvu à l'inspection annuelle des paquebots-poste. Ci-inclus un chèque accepté pour $48,666.66.

Bien à vous,

(Signé) JAMES et ALEXANDER ALLAN,
H. et A. ALLAN.

W. B. Parmelee,
Sous-ministre du Commerce,
Ottawa.

L'autre soumission est celle de la Compagnie "The British and North Atlantic Steamship Company", à responsabilité limitée, transmise par l'intermédiaire de M. J. G. Wilding, le président. Dans cette lettre datée le 16 mai, la compagnie offre d'exécuter le même service pour 200,000 louis payables semi-annuellement, le tout subordonné à certaines conditions que voici :

> En dressant notre estimation, nous avons présumé qu'en fixant un taux maximum de passage pour les immigrants à destination du Canada, ainsi qu'il sera convenu avec le gouvernement canadien, ce taux maximum de passage permet-

tra à la compagnie de recevoir cinq louis (£5) par adulte pour le transport de tels passagers.

Nous comptons aussi que les gouvernements impérial et canadien paieront le prix ordinaire pour le transport maritime des colis postaux expédiés par ces steamers.

Nous présumons, en outre, qu'avec le concours du gouvernement canadien, nous pourrons effectuer des arrangements convenables avec les compagnies de chemins de fer canadiennes pour obtenir le transport des marchandises et des passagers entre les différents ports canadiens, et que ces arrangements assureront à ce service un traitement non inférieur à celui accordé aux steamers les plus favorisés qui fréquentent ces ports.

Si nous nous trompions dans nos prévisions, ou si nous ne réussissions pas à effectuer les arrangements prévus dans le dernier paragraphe, force nous serait de reviser le montant de notre soumission.

Les avis qui ont provoqué ces soumissions stipulaient que les entrepreneurs établiraient dans un délai s'étendant jusqu'au 1er mai 1905, et entretiendraient pendant dix ans, un service bi-mensuel de steamers d'une rapidité de 21 nœuds et un service bi-mensuel accompli par des steamers d'une vitesse de 16 nœuds ; les steamers devant être capables d'atteindre la vitesse constatée au cours de leur meilleur trajet à travers l'Atlantique. La moyenne de la vitesse réelle demandée pour les trajets, serait, je suppose, quelque peu inférieure à celle-là. Dans certains milieux on a révoqué en doute l'utilité de pareil service.

Pour ma part, je suis porté à croire qu'un service de 21 nœuds serait ce que le gouvernement devrait demander.

A mon avis les progrès de l'ouest, la vive impulsion donnée à l'agriculture et à l'industrie laitière, l'énorme développement de nos transports de grain, tout cela devrait provoquer la construction d'une ligne de setamers convenable pour le transport des marchandises entre le Canada, la mère patrie et les autres pays d'Europe.

Si mes espérances à cet égard ne se réalisaient pas, je serais d'avis qu'il fût accordé une subvention modérée à une ligne de steamers pour le transport des marchandises. Il ne faut pas oublier ici que les steamers que nous voulions établir en 1896 devaient être capables d'effectuer des transports de 1,500 à 1,800 tonnes et que ce service aurait été fort utile pour l'expédition de certaines catégories de nos produits qui demandent un transport rapide. Au cours du débat qui s'est livré autour de cette question en 1897, la chose a été mûrement discutée et on a fait observer que l'utilisation des steamers rapides projetés, capables d'effectuer des transports de 1,500 à 1,800 tonnes, par voyage, pour les produits demandant une prompte expédition, serait d'aussi grande importance que le transport rapide des passagers et des colis postaux entre les ports canadiens et ceux de la Grande Bretagne. Mais outre ces catégories de transports, il y a les grains et d'autres produits similaires qu'il serait impossible d'expédier par des steamers de ce genre et pour lesquels il y a actuellement un assez bon service de steamers, service qui s'améliorera d'année en année, au fur et à mesure qu'augmentera. Quoi qu'il en soit, tout le monde en conviendra, les efforts tentés par le gouvernement jusqu'aujourd'hui, dans le sens de l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique, ont abouti à l'insuccès. Je ne sache pas que le gouvernement ait demandé de soumissions, entre la date de l'avortement de l'entreprise Tate-Petersen et le 9 mars de cette année.

Voilà quatre ans qu'il est de notoriété publique que l'entreprise Tate-Petersen a échoué. Mais depuis lors jusqu'au 9 mars dernier le gouvernement n'a fait aucune démarche, n'a demandé aucune soumission, n'a réellement tenté aucun effort pour faire aboutir cette affaire.

Les partisans du gouvernement pourraient peut-être répondre que, dans l'intervalle, le coût de construction des steamers s'est accru. Il y a un fait très important à noter ici : c'est que si le gouvernement n'avait pas refusé en 1896, d'adopter et d'exécuter le contrat que sir Charles Tupper avait presque réussi à conclure avec les MM. Allan, contrat parfaitement exécutable, il en serait résulté une énorme économie pour le pays, sans compter les frais bien plus élevés que nécessiterait cette entreprise aujourd'hui. En effet, je crois que les MM. Allan demandent aujourd'hui une subvention de $300,000 pour un service, non pas de 21 nœuds, mais pour un service alternatif de 21 nœuds et de 16 nœuds ; tandis qu'en 1896, nous aurions pu obtenir, je ne dis pas un service de 21 nœuds,—car je ne saurais dire si la somme supplémentaire pour ce service était mentionnée au contrat—mais au moins, un service de 20 nœuds et cela moyennant une subvention annuelle de $750,000 votée par le gouvernement canadien, outre une subvention annuelle de $300,00 accordée par le gouvernement impérial.

Notre situation ne s'est donc pas améliorée par suite de cette temporisation. Le gouvernement n'a fait aucune démarche, depuis l'insuccès de l'entreprise Tate-Petersen jusqu'au 9 mars de cette année, alors qu'il a demandé ces soumissions, et le ministre du Commerce nous informe que le gouvernement ne veut pas conclure de convention basée sur ces soumissions, dont le chiffre lui paraît exagéré. Le ministre du Commerce nous dit que bien que ces soumissions paraissent inacceptables au gouvernement, elles peuvent toutefois servir de base à de nouvelles négociations. L'organe du gouvernement que j'ai déjà cité affirme qu'il ne se poursuit pas de négociations en ce moment ; que le gouvernement ne tente aucun effort et qu'il ne se propose de prendre aucune initiative. Cette inertie du gouvernement, ce piétinement sur place depuis tant d'années est tout à fait regrettable. On a dit que le gouvernement avait

entamé des négociations visant à l'établissement d'un service de ce genre pour une période de temps limitée. A mon avis, le gouvernement ne réussira pas à effectuer avec une compagnie de steamers pour une période de temps limitée, une convention qui nous assurerait un service de beaucoup supériuer à celui qui existe. Nulle compagnie ne consentirait à enlever ses steamers d'une ligne établie, ni à se charger de construire des steamers pour ce service, à moins qu'on ne lui accordât une entreprise couvrant une période de dix ou quinze ans au moins; et à mon avis le gouvernement ne fera pas aboutir ces négociations, tant qu'il cherchera à donner une entreprise pour une période de temps limitée. Toute négociation tendant à l'établissement d'un service pour trois ou quatre ans, à titre de simple mesure provisoire, sera vouée d'avance à l'insuccès. Pourquoi une compagnie entreprendrait-elle pour une période de trois ou quatre ans de construire des steamers neufs ou d'enlever ses navires à une ligne en exploitation ? Que le gouvernement décide d'abord de quelle subvention il veut doter ce service ; qu'il demande au gouvernement impérial d'y participer dans la mesure de l'offre même qu'il a faite en 1896, et rien n'indique qu'il ait retiré cette offre ; qu'il soumette son projet aux grandes compagnies de navigation du Canada et de la Grande-Bretagne, et j'en ai la certitude, il réussira, à brève échéance, à établir ce service rapide transatlantique que nos populations appellent de tous leurs vœux depuis nombre d'années.

Il est regrettable que les efforts du gouvernement à cet égard aient abouti à un pareil insuccès. En 1896, à son avènement au pouvoir, il a refusé d'exécuter une entreprise qui aurait déterminé l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique ; il fit une entreprise avec Petersen, Tate et Cie ; et, en dépit des énergiques protestations des députés de la gauche qui, s'appuyant sur des autorités incontestables, déclaraient que ce service aboutirait à l'insuccès, il affirma en plein parlement et en présence du pays que le succès de l'entreprise était assuré. Mainte et maintes fois, j'ai entendu les honorables messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles et leurs partisans tourner les conservateurs en ridicule pour avoir proposé une subvention annuelle de $750,000 pour ce service et s'écrier que le gouvernement avait aussi bien atteint son but, tout en réalisant une économie de $250,000. Eh bien ! le gouvernement n'a pas réalisé d'économies ; le pays, par contre, depuis longtemps, est privé d'un service rapide sur l'Atlantique, et quand il s'agira d'établir ce service plus tard, il faudra le faire à un coût bien supérieur à celui qu'aurait entraîné son établissement en 1896. M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer :

La radiation de tous les mots après le mot "que", dans la motion proposée et leur remplacement par ceux que voici : 'Cette Chambre affirme qu'à son avis, le Canada ainsi que la mère patrie bénéficierait grandement de l'établissement d'un service de steamers rapides entre les deux pays, et elle voit à regret que le gouvernement actuel n'a pas fait de sérieuses démarches dans ce but.

M. BORDEN (Halifax).

Le PREMIER MINISTRE (Très honrable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, pendant toute cette session, il y a eu, de la part des membres de la gauche, un feu roulant de critique contre ce qu'il a plu à ces messieurs d'appeler les dépenses extravagantes du gouvernement. Ces critiques ont aussi trouvé place dans leur journaux, et, pas plus tard que la semaine dernirèe, l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), fêté par ses amis, a pris pour texte du discours qu'il a adressé aux fidèles en cette occasion, l'extravagance du gouvernement. Il est à remarquer, cependant, que, nonobstant ces critiques, chaque fois que des crédits sont demandés au parlement, un de ces messieurs laisse échapper une observation tendant à faire croire que le gouvernement ne dépense pas assez, et l'on nous demande constamment quelque nouvelle dépense ici, là ou ailleurs. Vous ne trouverez dans aucun des débats qu'il y a eu dans cette Chambre, surtout pendant la dernière quinzaine, que ces messieurs n'aient pas prononcé au moins un discours nous engageant à quelque dépense sur telle ou telle chose à l'égard de quoi on nous dit que nous ne demandons pas assez au parlement. On ne cesse de nous demander d'augmenter les crédits, et voici que maintenant, comme pendant d'un nouveau genre au discours que mon honorable ami a prononcé il y a quelques jours devant ses partisans, on nous invite à dépenser la bagatelle d'un million et demi par année pour un service rapide sur l'Atlantique. Je n'entends pas discuter ce point. Je laisse à ces messieurs le soin de concilier entre elles des critiques à tendance si opposée, et je m'en remets au pays, qui jugera de l'esprit de suite dont elles donnent l'idée. Je le répète, je n'entends pas discuter la question sur ce point, et, bien que nous ayons demandé au parlement des crédits considérables au cours de cette session, je suis toujours d'avis qu'une dépense bien placée constitue la meilleure des économies. Mais, pour en venir à la question que mon honorable ami a présentée, l'accusation qu'il porte contre le gouvernement est que nous n'avons pas pourvu suffisamment au service rapide que nous avons tenté d'établir sur l'Atlantique. J'avoue que nous n'avons pas encore sur l'Atlantique le service rapide que nous désirons et que nous espérons depuis tant d'années. Je suis forcé d'admettre que, sur ce point, nos efforts n'ont guère été couronnés de plus de succès que ceux de nos devanciers. Notre excuse, qui est aussi celle de nos adversaires, gît dans les difficultés inhérentes à une pareille tâche. Ce gouvernement n'est pas le premier qui se soit voué à la tâche d'obtenir sur l'Atlantique le service rapide que nous devrions

avoir entre le Canada et la Grande-Bretagne. Mon honorable ami,—l'ai-je bien compris—a parlé des efforts de sir Charles Tupper en 1896, ou, pour mieux dire, de sir Mackenzie Bowell, pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique, et il m'a donné à penser, ou il semble du moins avoir cherché à faire croire, que c'était la première tentative que l'on eût fait en ce sens. Il se trompe : ce n'était pas la première fois que le gouvernement conservateur tentait cette entreprise ; c'était la troisième fois. Les premiers efforts faits en ce sens remontent à 1889. C'est en 1888 que l'idée d'avoir un service rapide sur l'Atlantique, égal—suivant l'expression de M. Foster, qui a été le premier à émettre publiquement cette idée—à celui des plus rapides et des meilleurs navires qui sillonnent cet océan, a été débattue au Canada. Pour donner suite à cette idée, un acte a été passé ici dans les termes suivants :

Le Gouverneur en conseil pourra passer contrat pour un terme de pas plus de dix ans, avec toute personne ou compagnie, pour l'accomplissement d'un service hebdomadaire de steamers rapides entre le Canada et le Royaume-Uni, avec correspondance à un port français, aux termes et conditions, quant au transport ds malles et autrement, que le Gouverneur en conseil jugera convenables, moyennant une subvention n'excédant pas la somme de cinq cent mille piastres par année.

Ce sont les premières offres que l'on ait faites, et elles remontent à 1889. Le gouvernement était autorisé à négocier l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique entre le Canada et le Royaume-Uni, à la condition que les navires fissent relâche à un port français. La somme que le gouvernement était autorisé à donner pour ce service était de $500.000.

M. GOURLEY : Quel est ce chapitre ?

Le PREMIER MINISTRE : Le chapitre 2 des statuts de 1889. Cette disposition est restée cinq ans dans le statut ; mais personne ne s'est présenté qui voulût prendre avantage de cette offre, et l'on a pensé qu'il serait bon de la modifier. On a supposé que la somme offerte n'était pas suffisante, et qu'il faudrait l'augmenter. C'est ce qui a été fait. Le statut de 1894, chapitre 8, contient cet amendement :

L'aricle trois du chapitre deux des statuts de 1889, intitulé Acte concernant les subventions aux steamers trans-océaniques, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

3. Le Gouverneur en conseil pourra passer contrat pour un terme de pas plus de dix ans, avec toute personne ou compagnie, pour l'accomplissement d'un service hebdomadaire de steamers rapides entre le Canada et le Royaume-Uni, avec correspondance à un port français, aux termes et conditions, quant au transport des malles et autrement, que le Gouverneur en conseil jugera convenables, moyennant une subvention n'ecédant pas la somme de sept cent cinquante mille piastres par année.

La subvention se trouvait donc augmentée de pas moins d'un quart de million. Deux années se passèrent sans que personne se présentât pour profiter de cette nouvelle subvention, et, en 1896, la loi a été de nouveau amendée et de nouvelles propositions ont été faites. Pendant la session de 1895 a été passée la loi suivante (chap. 3 des Statuts de cette année-là) :

1. L'article substitué par le chapitre 8 des Statuts de 1894 à l'article 3 du chapitre 2 des Statuts de 1889 intitulé : Acte concernant les subventions aux steamers trans-océaniques, est par le présent abrogé, et remplacé par les suivants :

3. Le Gouverneur en conseil pourra passer contrat pour un terme de pas plus de dix ans, avec toute personne ou compagnie, pour l'accomplissement d'un service hebdomadaire de steamers rapides entre le Canada et le Royaume-Uni, avec correspondance à un port français, aux termes et conditions, quant au transport des malles et autrement que le Gouverneur en conseil jugera convenables, moyennant une subvention n'excédant pas la somme de $750,000 par année. Il est entendu que ce contrat ne liera pas le Canada avant d'avoir été déposé sur le bureau de la Chambre des communes et approuvé par une résolution de la dite Chambre.

Ce n'est pas la somme que l'on a modifiée ici. Elle a été laissée telle qu'elle était dans les statuts de 1894, $750,000 par année pour l'établissement d'une ligne de navires rapides sur l'Atlantique. Le changement a consisté à mettre de côté l'obligation que l'on faisait à la compagnie qui se chargeait de l'entreprise de faire relâche à un port de France. A toutes autres fins, les conditions restaient les mêmes. Une élection avait eu lieu dans l'intervalle, le parti conservateur avait été défait et le présent gouvernement mis en fonctions. Aux demandes de soumissions personne n'avait répondu. J'appuie là-dessus : personne n'avait répondu. Seuls les messieurs Allan offraient de se charger du service. C'était une offre, non une soumission ; et cette offre ne rencontrait pas les conditions posées dans la demande de soumissions. Ces messieurs offraient de se charger de l'entreprise, mais à des conditions qui n'étaient pas mentionnées dans la formule publiée, invitant le public à soumissionner ; ils posaient leurs propres conditions. Une de ces conditions était qu'ils ne seraient pas liés par le contrat avant l'expiration de quatre mois après sa signature ; en d'autres termes, ils conservaient leur liberté d'agir ou de s'abstenir, comme oon leur semblerait. C'eût été de peu d'importance si d'autre part, leurs conditions n'eussent pas tant différé de celles que l'on avait stipulées ; et le gouvernement ne crut pas devoir donner pour ce service une somme aussi considérable que celle fixée par le statut.

M. BORDEN (Halifax) : Y avait-il quelqu'une des conditions faites par ces messieurs qui ne fût pas en substance dans le contrat Petersen-Tate.

Le PREMIER MINISTRE : J'arrive à cela. Nous avons, l'année suivante, fait publier un avis demandant des soumissions, et nous avons reçu celle de MM. Petersen, Tate et Cie. Je puis dire tout de suite à mon honorable ami que matériellement les conditions de ces messieurs ne différaient pas beaucoup de celles de MM. Allan ; mais il y avait toute la différence du monde dans le prix demandé. Les messieurs Allan demandaient $750,000, tandis que MM. Petersen, Tate et Cie, ne demandaient que $500,000. C'était là une considération importante et qui ne pouvait manquer de faire impression et sur les Chambres et sur le gouvernement. Je dois dire qu'à la lumière des événements qui se sont passés depuis, MM. Petersen, Tate et Cie se sont montrés un peu téméraires en offrant de se charger de l'entreprise pour $500,000. On s'est aperçu qu'ils s'étaient cruellement mépris dans leurs calculs. Ils étaient jeunes, pleins d'énergie, entreprenants, et il faut leur rendre cette justice de dire qu'ils ont été bien près de réussir, comptant pour cela sur leur activité et leur esprit d'entreprise. Il y a lieu de croire qu'ils en seraient venus à bout sans l'opposition formidable qui leur a été faite en certains quartiers et que tout le monde connaît. Ils ont dû abandonner le projet. L'honorable député (M. Borden, Halifax) parle d'un télégramme qui m'a été envoyé à Toronto par mon ami dans l'automne de 1897, où il m'annonçait que MM. Petersen et Tate avaient fait le dépôt d'une somme de $50,000 comme gage de leur intention de remplir leurs obligations. J'ai avec plaisir, fait part de la chose à mes auditeurs à Toronto. L'assemblée a paru recevoir cette communication avec enthousiasme, et je ne m'en étonne pas. Je ne sais ce qui a pu porter mon honorable ami à dire ironiquement que des applaudissements frénétiques ont dû saluer de l'autre côté de l'Atlantique, l'annonce que leur dépôt leur avait été rendu.

Le seul sentiment que l'on doive concevoir à cet égard est un sentiment de regret, et j'aurais pensé que mon honorable ami (M. R. L. Borden), au lieu de se livrer à une critique acerbe, eût dû considérer comme souverainement regrettable que MM. Petersen et Tate n'aient pu exécuter leur contrat. C'est en 1899, je crois, que ces messieurs ont abandonné la partie. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) dit que, depuis ce moment jusqu'à 1903, le gouvernement n'a rien fait, n'a pas demandé de soumissions et n'est jamais entré en pourparlers avec qui que ce soit pour donner suite au projet que l'on s'était solennellement engagé devant les chambres et devant le pays à exécuter. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) se trompe, le gouvernement du Canada n'a rien fait pour essayer de créer ce service rapide sur l'Atlantique. Mais il y avait une bonne raison pour cela. La raison souveraine, c'est la guerre de l'Afrique australe, qui a duré trois ans (1900, 1901 et 1902). Je ne dirai pas que cette guerre a démoralisé le monde naval, mais je dis qu'elle a tellement absorbé les ressources maritimes de l'empire britannique que chacun doit reconnaître qu'il eût été absolument impossible de lancer alors l'affaire avec quelque chance de réussite. C'eût été folie de tenter quoi que ce soit dans de telles circonstances. La guerre avec les Boers a pris fin vers le milieu de l'été de 1902. Quatre ministres se trouvaient alors en Angleterre pour les fêtes du couronnement, et ils ont eu divers pourparlers avec différentes personnes en vue d'assurer ce service rapide sur l'Atlantique. Nous avons reçu une soumission du Pacifique Canadien, et d'autres, si je me rappelle bien, de MM. Allan, de sir Christopher Furness et de sir Alfred Jones. Toutes ces soumissions se montraient d'une telle exigence quant au montant de la subvention que nous n'avons pas cru possible de demander au parlement de les ratifier.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à mon très honorable ami si ces soumissions ont été communiquées aux Chambres?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais dire pour le moment. Je suis peiné que mon honorable ami le ministre du Commerce ne soit pas ici pour répondre à cette question ; mais si elles n'ont pas été communiquées au parlement, je suis tout disposé à les mettre sur le bureau ; et je serai heureux de les y mettre sur-le-champ, si mon honorable ami le désire. Je puis dire, cependant, que si mon honorable ami avait vu ces soumissions, il dirait, comme moi, que la somme demandée est, je ne dirai pas excessive, mais très élevée, si élevée que nous n'avons pas cru devoir les accepter avant d'avoir tenté quelque autre chose. Nous avons donc, au mois de mars dernier, invité de nouveau le public à soumissionner. A cause de la subvention excessive qu'on venait de nous demander, nous avons pensé à changer la nature du service, et nous avons demandé deux bâtiments d'une très grande vitesse et deux autres d'une vitesse modérée. Nous avons demandé deux navires pouvant fournir une vitesse de 21 nœuds et deux autres pouvant filer 16 nœuds. Deux soumissions nous ont été envoyées, de l'une desquelles il est inutile de parler, comme n'étant pas conforme aux conditions contenues dans nos avis ; l'autre venait de MM. Allan. Pour un pareil service : deux bâtiments rapides et deux d'allure modérée, MM. Allan ne demandaient pas moins de $1,500,000. Nous n'avons pas voulu demander au parlement de ratifier un contrat comportant une dépense aussi excessive. En me servant du mot "excessif," je n'entends pas dire que la somme est excessive en égard au service qu'on allait donner, mais par comparaison avec le montant déjà voté par le parlement canadien, et qui est, comme on sait, de $750,000. Jamais le parlement n'était allé au delà; et le service que propose mon honorable ami exigerait deux fois cette somme. Nous ne

pouvons avoir qu'un service qui soit en partie rapide et en partie pas aussi rapide : deux navires de 21 nœuds et deux de 16. Pour quatre navires de 21 nœuds, je ne sais trop quelle subvention il faudrait accorder, mais elle devrait être beaucoup plus forte, je crois, que celle demandée par MM. Allan pour un service mixte. Je suis donc convaincu que personne ne nous blâmera si, dans les circonstances, nous ne demandons pas au parlement le crédit qu'il faudrait pour répondre à la soumission de MM. Allan.

Pour l'édification de mon honorable ami, j'ajouterai ceci : Dans mon discours à Toronto, j'ai dit que le service que nous avions en vue ne serait pas reçu avec une égale faveur dans toutes les parties du pays.

En disant cela, je n'ai fait qu'énoncer une vérité banale. Il y a des régions où les avantages d'un tel service n'ont pas fait une impression aussi profonde que dans d'autres. Ma manière de voir quant à cette question est ce qu'elle a toujours été. Je crois qu'un service rapide sur l'Atlantique serait extrêmement avantageux au Canada : peu de choses pourraient mieux faire connaître le pays; il développerait notre commerce, et nous procurerait celui que nous n'avons pas encore et que nous devrions avoir. Je ne sais pas à quel point il serait bien vu en hiver. Règle générale, tout homme redoute la mer, et, règle générale, chacun a de bonnes raisons de la redouter. A peine a-t-on mis le pied sur un navire que déjà on voudrait se voir de l'autre côté de l'eau. Le passage pourrait s'effectuer en cinq jours au lieu de six, ou en quatre jours au lieu de cinq. Une ligne qui accomplirait un pareil miracle serait de toutes les lignes la plus populaire. Je n'ai pas le moindre doute qu'en été la route du Saint-Laurent serait la plus en faveur, et qu'un grand nombre de ceux qui ont à traverser l'Atlantique prendraient cette voie. En partant de Montréal ou de Québec, vous auriez à passer sur le fleuve vingt-quatre ou trente-six heures, ce qui serait certainement un plaisir et une bonne préparation à la traversée plus rude de l'Atlantique. Il y a lieu de croire qu'une telle ligne aurait la faveur non seulement des Canadiens mais aussi des Américains, surtout ceux des Etats de l'ouest. La difficulté est de convaincre les navigateurs des avantages d'un tel projet. Ils sont censés connaître les conditions du trafic beaucoup mieux que pas un de nous ; or ils hésitent à y placer leurs capitaux, à moins d'avoir de très bonnes garanties du gouvernement canadien.

Mon honrable ami a parlé aussi d'un article qui a paru dans un pournal de cette ville, ami du gouvernement sans être cependant l'organe du ministère, car le ministère n'a pas d'organe. Le gouvernement parle pour lui-même, et c'est d'ailleurs la seule représentation qui convienne à un gouvernement. Il y a cependant des journaux qui ont pour le gouvernement des dispositions amicales, et le journal dont a parlé mon honorable ami est un de ceux-là. Mais il n'y a nulle raison de dire qu'il n'existe aucun projet pour la création d'un service rapide sur l'Atlantique. Au contraire, c'est un sujet toujours présent à l'esprit des membres du cabinet et qui occupe constamment leur attention. A l'heure où je vous parle, nous sommes à négocier avec des compagnies qui nous ont fait des offres. Mais il n'y a encore rien de tangible à communiquer au parlement. Quoi qu'il en soit, le projet n'est pas abondonné, et ne devra pas l'être qu'il n'ait été mené à bonne fin. Bien que nos efforts n'aient pas réussi dans le passé, nous avons des raisons d'espérer que nous pourrons bientôt communiquer au parlement certaines offres.

Il y a une chose qui fait que les navigateurs hésitent à s'engager dans cette entreprise à moins que le gouvernement du pays ne s'impose une lourde dépense, et c'est qu'il n'y a pas en ce moment d'industrie susceptible de plus grands changements que l'architecture navale. Il s'invente presque chaque année de nouvelles méthodes, de nouveaux dessins sont mis au jour qui tendent à changer l'architecture navale, au point que le navire d'aujourd'hui sera dans cinq ans suranné. Les nouveaux navires que l'on destine à la traversée de l'Atlantique sont construits en ce moment même d'après ce que l'on appelle le système des turbines, système qui fait concevoir de grandes espérances. Si l'essai réussit, l'architecture navale se transformera peut-être au point de faire mettre de côté d'ici à deux ou trois ans tous les navires en usage aujourd'hui. Pour cette raison, ceux-là même qu'on aurait crus tout prêts à se charger de l'entreprise ont hésité, et demandent un prix que le gouvernement ne'st pas disposé, à donner; et je crois que les Chambres seront d'accord sur ce point avec le gouvernement: Il n'est pas étonnant que le gouvernement hésite lorsqu'il ne faudrait pas moins de $1,500,000 pour obtenir un contrat, et qu'il ait demandé de nouveaux renseignements avant de conclure. Aux yeux de ceux qui croient à l'économie non seulement en théorie, mais en pratique, cela suffit, je pense, à exonérer le gouvernement du blâme que mon honorable ami cherche à faire tomber sur l'administration.

M. SPROULE (Grey-est) : Je présume que le très honorable premier ministre a fait la meilleure défense que l'on puisse présenter de la conduite tenue par le gouvernement pendant les neuf dernières années en ce qui touche à ce point particulier de sa politique.

Le discours qu'il a prononcé, joint à celui du chef de l'opposition, pourrait suffire, je pense, à faire juger par le pays de la valeur de son plaidoyer. Je crois qu'il importe, cependant, d'attirer l'attention sur quelques-unes des remarques qu'il a faites. Il déclare qu'il y a lieu d'espérer qu'avant longtemps des offres seront soumises à notre considération. Eh bien ! tout ce que je puis dire en réponse à cela, c'est que le pays a vécu dans l'attente comme le gouvernement, mais a dû finalement désespérer de rien voir venir. On a d'abord espéré qu'on pourrait procurer

au pays le même service qu'avait projeté l'administration précédente, et qu'on sauveait ainsi $250,000 par année. Ils se disaient sûrs d'y arriver, pourvu que des hommes compétents voulussent bien s'en charger. Or, des hommes compétents ont fait une offre ; et, tout de suite, à grands coups de trompette, ces messieurs se sont écriés : Voyez ce que des hommes d'affaires peuvent accomplir : nous obtenons, pour $250,000 de moins que nos prédécesseurs se proposaient de donner, le service que l'on disait si désirable, si important et si avantageux . Forts de cette assurance, nous avons, depuis, vécu dans l'espérance.

Le très honorable premier ministre dit que la plus basse soumission de MM. Allan et Cie. était de $750,000 de plus que leur soumission de 1896. Cela ne démontre-t-il pas combien le gouvernement a eu tort de ne pas accepter l'offre de 1896 et de dire que la somme demandée était beaucoup trop élevée ? L'expérience a fait voir que ces hommes manquent de prudence, de sagesse et de jugement, car autrement ils auraient accepté l'offre des MM. Allan, et nous aurions le service rapide que nous cherchons tous à obtenir. Bien plus, ce service, nous l'aurions pour $750,000 de moins par année qu'ils ne nous faudrait débourser aujourd'hui pour l'obtenir.

M. ROCHE (Halifax) : Quelle a été l'offre de MM. Allan et Cie. en 1896 ? Qu'ont-ils offert et que demandaient-ils ?

M. SPROULE : Ils demandaient au gouvernement canadien $750,000, et aussi une subvention du gouvernement impérial pour un service à peu près comme celui de MM. Tate, Petersen et Cie.

M. ROCHE (Halifax) : On ne pouvait pas savoir que MM. Tate, Peterson et Cie feraient des offres quelques années plus tard. Veuillez nous dire ce que la compagnie Allan offrait de faire.

M. SPROULE : L'honorable député sait-il ce qu'ont offert MM. Tate, Petersen et Cie ? Les conditions de la Compagnie Allan étaient, à vrai dire, les mêmes. A certains égards, ces conditions différaient bien peu de celles posées par le gouvernement. Elles en différaient quant au cas de tempêtes en mer, et autre chose de cette nature. On ne devait pas les obliger à garder la même vitesse s'il survenait quelque tempête de neige ou des embarras de glace, etc., ni, dans certaines conditions, à exécuter le service avec la plus grande vitesse indiquée. Leur soumission était, en quelque sorte, identique à celle de MM. Tate, Petersen et Cie, acceptée par le gouvernement. Mais le gouvernement, pour des raisons qu'il connaît mieux que nous, a refusé de recommander au Gouverneur général d'effectuer le marché ,et s'est défendu en disant au peuple qu'il allait pouvoir se procurer un aussi bon service pour beaucoup moins d'argent. Puis, on annonça qu'on avait trouvé un aussi bon service pour $250,000 de moins par année, et on se vante d'avoir réalisé les promesses d'économie faites au peuple, et montré de grandes qualités d'hommes d'affaires. On avait non seulement, disait-on, reçu des offres, mais conclu le marché, les arrhes que la compagnie devait déposer comme garantie de l'exécution de ses engagements ayant été déposées. Cependant, les événements ont démontré que, dans la conduite de cette affaire, ils n'avaient été rien moins que de bons hommes d'affaires.

En réponse à ce qu'a dit le chef de l'opposition que, depuis 1898, aucun effort n'a été tenté par le gouvernement pour obtenir un service rapide, le très honorable premier ministre nous fait savoir qu'il a reçu des offres de la Compagnie du Pacifique Canadien en 1902. Pourquoi n'en a-t-on pas informé plus tôt le parlement ? Pourquoi nous a-t-on laissé ignorer la chose ? Pourquoi n'a-t-on pas déposé cette soumission sur le bureau ? Nous savons que cette tentative a avorté, car, si elle avait réussi, cet avantage du gouvernement eût été proclamé avec accompagnement de tambours et de trompettes. Le très honorable premier ministre nous dit que la guerre de l'Afrique-australe a tout suspendu, les navires étant employés ailleurs.

Mais si le gouvernement avait ratifié les conventions de 1896, quel avantage le Canada n'en aurait-il pas tiré au cours de cette guerre ? Ces messieurs ne l'ont pas fait, le Canada en a grandement souffert, et nous n'avons pas encore de service rapide.

Le très honorable premier ministre dit que la Compagnie Allan n'a pas soumissionné, mais a fait une offre. C'est une distinction sans différence. La compagnie s'est déclarée prête à donner le service moyennant une certaine somme : n'est-ce pas là une soumission ? Une soumission est une offre, après tout. Elle a offert à certaines conditions, de donner le service ; et, si ces conditions, tout aussi avantageuses que celles de MM. Tate, Petersen et Cie, eussent été acceptées, nous avons raison de croire que, depuis les sept dernières années du moins, le Canada jouirait du bienfait d'un service rapide sur l'Atlantique. " Mais, dit le premier ministre, nous ne sommes pas les seuls qui aient échoué ; les conservateurs ont tenté deux fois en six ans d'obtenir ce service." Oui, c'est vrai, ils l'ont tenté ; la première fois, voulant l'avoir pour $500,000 par année, ils ont échoué ; mais ils ont ensuite cherché à l'obtenir pour $750,000, et ils ont réussi. Mon honorable ami est-il comme les Bourbons, qui n'oublient rien et n'apprennent rien? Quelle est la meilleure école du monde? C'est celle de l'expérience. Mais le premier ministre n'est évidemment pas disposé à profiter des leçons de l'expérience, ou il aurait su que, ses prédécesseurs n'ayant pas réussi à obtenir ce service pour $500,000 par année, il était vraisemblable qu'il ne l'obtiendrait pas pour ce prix-là. Ses prédécesseurs ont été plus sages que lui en se déclarant prêts à donner $750,000 par année ; et si le premier ministre avait bien voulu ra-

tifier ce qu'ils ont fait, nous aurions un service rapide à bien meilleur marché que nous ne pouvons l'avoir aujourd'hui.

Il commence par dire que l'opposition se plaint souvent que le gouvernement dépense trop, et que maintenant nous nous plaignons qu'il ne dépense pas assez. Nous ne nous sommes jamais plaints que le gouvernement dépensait trop pour un service rapide sur l'Atlantique. Nous avons soutenu chaque effort du gouvernement dans ce sens. Nous avons donné notre adhésion à tout ce qui nous a paru tant soit peu raisonnable, ou pouvoir offrir quelque chance de réussite. Nous n'avons jamais trouvé à redire aux dépenses faites en vue d'assurer la réalisation de ce grand projet. Ce que nous avons blâmé, et avec raison de la part d'un gouvernement qui est arrivé au pouvoir en déclarant au peuple que l'économie serait le trait caractéristique de son programme, ce sont des dépenses extravagantes prodiguées sans profit pour le pays.

Avec la permission de la Chambre, je vais rapporter brièvement les diverses offres qui ont été faites pour un service rapide sur l'Atlantique. En 1896, le gouvernement de sir Charles Tupper recevait de MM. Allan une proposition qui fut en quelque sorte acceptée. Certains détails faisaient défaut qu'il eût été facile d'arranger ; mais, dans l'ensemble, la proposition était acceptée. Les MM. Allan s'engageaient à fournir un service de 20 nœuds moyennant une subvention de $750,000 par année, outre la subvention offerte par le gouvernement impérial. Je n'ai pas de doute que si le gouvernement canadien eût recommandé au Gouverneur général de ratifier ce marché, le Canada jouirait de tous les avantages qui auraient résulté d'un tel service. Il n'a pas jugé à propos de le faire. Le 24 mars 1897, ce gouvernement a fait un marché avec MM. Petersen, Tate et Cie pour un service rapide sur l'Antlantique moyennant $500,000 de subvention par année. Un an plus tard, ce marché a été modifié. Et quelle raison en a-t-il donnée? Il va sans dire que, le marché n'étant pas suivi d'exécution, l'opposition s'est plainte ; et le gouvernement a répondu à ces plaintes en disant qu'il avait obtenu pour $500,000 les mêmes avantages que ses devanciers se proposaient de payer $750,000. On a prétendu que le service rapide de l'Atlantique était un fait accompli. Cependant, un an s'était écoulé, qu'on ne voyait pas encore venir l'exécution du contrat. Les ministres ont alors dit aux Chambres que la compagnie avait demandé du délai, qu'il s'était déclaré en Angleterre une grande grève qui avait bouleversé le monde du travail, et que la compagnie n'avait pu exécuter ses obligations. Il n'était que raisonnable, disait-on, de leur donner un peu plus de latitude.

Une autre raison que l'on donnait, c'est qu'il s'était fait un progrès remarquable au sujet des navires qu'on allait vraisemblablement employer à l'avenir dans le service rapide de l'Atlantique, et que la compagnie en ferait son profit ; que les nouveaux navires étaient ce qu'on appelait les navires goulot, les navires de l'avenir. Le gouvernement prétendait tirer avantage de ce dernier perfectionnement, et donner au Canada ce que les progrès de l'univers offraient de mieux. On disait : Bien qu'il y ait eu quelques retards, ces retards tourneront à l'avantage du pays, car nous aurons ce que nos prédécesseurs n'ont pu avoir de leur temps. Feu l'honorable M. Dobell s'étendit longuement sur les bienfaits des navires goulot et sur ce qu'ils allaient donner au Canada. Il ajoutait qu'en comparaison des avantages que ces navires allaient nous procurer, ce n'était rien que le délai d'un an. Le 3 avril 1898, le temps fixé pour l'exécution du contrat de MM. Petersen, Tate et Cie fut étendu et modifié de façon à pourvoir au paiement d'une somme de $750,000 par année ; non plus $500,000 comme avant, mais ce que les devanciers de ces messieurs s'étaient proposé de donner. En regard de cette augmentation comme en regard du délai accordé on plaçait l'avantage que le Canada devait tirer du service du navire goulot, " le vaisseau de l'avenir ". Quand ce contrat fut annoncé, sir Charles Tupper déclara qu'il ne serait jamais mis à exécution. Le gouvernement assura qu'il serait mis à exécution, que l'on connaissait ces hommes, que c'était des hommes de grandes ressources pécuniaires, d'un grand esprit d'entreprise, capables et expérimentés. On ajoutait encore que la compagnie avait déposé des arrhes que le gouvernement n'hésiterait pas à confisquer si elle manquait à ses obligations. C'était cela, M. l'Orateur, en 1898 ; et nous n'avons pas encore de service rapide sur l'Atlantique. Le gouvernement n'a pas réussi à se procurer le service rapide de l'Atlantique pour $500,000) ; il n'a pas pu l'obtenir pour $750,000 ; il ne nous a pas donné les nouveaux bateaux, et nous sommes obligés de nous rejeter sur le même vieux service qui exite depuis trente-cinq ans, ni meilleur ni pire. En prséence de ces faits, le gouvernement a dû avouer son insuccès. Et maintenant, quelques-uns de ses organes disent que nous n'avons pas besoin d'un service rapide sur l'Atlantique ; qu'un service rapide n'a d'utilité que pour les passagers ; que ce qu'il nous faut, c'est un service de transport pour les marchandises, et qu'un tel service peut être lent. Est-il bien vrai que nous n'ayons pas besoin d'un service rapide sur l'Atlantique aujourd'hui ? Nous vivons dans un siècle où l'on va vite. Si deux chemins de fer courent d'une grande ville à une autre, et que l'un dépose ses voyageurs deux heures plus tôt que l'autre, les gens prendront le train rapide, et les marchandises aussi. Au siècle où nous sommes, l'individu, la maison, la nation qui réussit est celle où il y a de la vie et de l'esprit d'entrerise ; les autres doivent échouer et avouer qu'ils ont

échoué. Comparons-nous aux Etats-Unis, et voyons où nous en sommes. Les Etats-Unis ont des vaisseaux qui traversent l'Atlantique en cinq jours et demi; les nôtres prennent une moyenne de neuf jours. Est-ce que les gens ne voyageront pas par la ligne rapide ? Est-ce que les marchandises ne suivront pas la ligne rapide ? La malle, les envois de marchandises, les voyageurs qui entrent au Canada et qui en sortent passent par New-York. Nous avons besoin, autant que les Américains, d'un service rapide sur l'Atlantique; et, comme représentants du peuple, nous manquons à notre devoir dans la mesure que le parlement néglige de se l'assurer. Qu'est-ce que cela implique pour nous aujourd'hui ? Cela implique que chaque passager qui vient au Canada descend dans la grande métropole américaine. Des milliers de personnes dont l'intention était de venir ici n'y arrivent jamais. Elles vont à San Francisco et de là en Orient, et ne voient jamais le Canada. Qu'arriverait-il si nous avions un service rapide sur l'Atlantique ? Ce commerce viendrait au Canada, traverserait le pays et se rendrait en Orient par les vapeurs du Pacifique Canadien. Nous profiterions de choses dont nous ne pouvons pas profiter aujourd'hui, les voyageurs n'atteignant jamais notre pays. Notre malle passe par New-York ; et le commerce suit toujours la voie que suit la malle.

Si quelqu'un à Toronto place une commande de marchandises en Angleterre, il veut que ces marchandises lui soient expédiées par le premier bateau. Il les lui faut tout de suite. Peut-on supposer qu'il se les fera envoyer par un bateau qui ne fait la traversée qu'en neuf ou dix jours, quand il peut se les faire envoyer par un bateau faisant la traversée en cinq jours ? Pas le moins du monde. Prompt et actif, il lui faut ses marchandises sur les rayons le plus tôt possible. Pour cela, il profite du navire qui exécute la traversée de l'Atlantique dans le plus court délai possible, et les marchandises passent par New-York. Il en est ainsi des passagers et de la malle. Aujourdhui, on nous prive des avantages d'un service rapide sur l'Atlantique, que nous aurions, nous n'en doutons pas, si le gouvernement actuel eût été composé d'hommes d'affaires capables et entreprenants, pouvant comprendre la situation, qui eussent ratifié, comme c'était leur devoir de le faire, le marché passé en 1896 avec MM. Allan et Cie. Tout le monde admet, conservateurs comme libéraux, qu'il nous faut au Canada une politique nationale ; que cette politique natinale, nous l'avons au Canada ; et, bien qu'elle ne soit pas poussée avec autant de vigueur qu'elle devrait l'être, elle est quand même la politque dont le Canada a besoin: une politique qui garde pour les Canadiens le marché du Canada. Nous voulons faire fleurir cette politique nationale jusqu'à son extrême limite. Jamais nous n'obtiendrons le plein développement de cette politique

M. SPROULE.

tant que nous ne l'étendrons pas à notre système de transports, comme nous le faisons pour conserver à nos gens le marché domestique. Nous voulons une service rapide sur l'Atlantique pour que la politique nationale permette au Canada de développer son commerce dans sa pleine mesure, pour que le Canada fasse son propre commerce et pour pourvoir aux commodités de voyage de sa population, pour transporter produits d'un pays à l'autre, faire connaître sa fécondité, et tout faire en un mot pour démontrer à l'univers que le Canada peut vivre par lui-même et est tout aussi entreprenant que les Etats-Unis ou tout autre pays. L'immigrant européen, en quête d'un placement, se trouve, en arrivant en Amérique, en présence de ce fait que les Etats-Unis lui offrent une ligne de bateaux faisant en cinq jours la traversée de l'Atlantique, tandis que, d'autre part, ceux du Canada prennent neuf jours. Quelle impression en reçoit-il ? Il se dit que d'un côté se trouve un peuple actif et entreprenant, de l'autre, un peuple lent et qui se traîne à la remorque des autres dans la marche vers le progrès. C'est la conséquence inévitable de notre apathie. Nous ne devons être écrasés par la concurrence d'un rival plus entreprenant ; et la conséquence est que, neuf fois sur dix, cet immigrant décidera de placer son argent dans le pays qui se distingue par son activité, son esprit d'entreprise, ses talents, sa marche toujours progressive. On nous dit que nous n'avons pas besoin de ce service ; je dis que nous en avons grand besoin. On dit encore que nous pouvons en avoir besoin pour le transport des passagers et de la malle, mais non pour le transport de nos produits. La grande difficulté que nous éprouvons aujourd'hui à mettre dans un état convenable les produits du Canada sur le marché anglais vient de ce que nous n'avons pas un service de transport suffisant. Ce qu'il faut, c'est un service de transport plus rapide qui nous permette de porter ces produits au marché plus vite et en meilleure condition. Les producteurs verraient augmenter le chiffre de leurs affaires, en retireraient des profits plus considérables, et leurs opérations seraient couronnées de plus de succès. Cette ligne importe donc autant, sinon plus, au cultivateur qu'à toute autre classe de la société. Le cultivateur perd au ourd'hui, faute d'avoir des commodités de transport suffisantes, un bénéfice dont il jouirait. Nos commerçants aussi demandent ce service. Pour lutter contre les Américainsfi il faut qu'ils se tiennent au courant des besoins de la situation, et puissent amener leurs marchandises au Canada aussi vite qu'elles arrivent à New-York et envoyer leur malle par voie canadienne aussi vite que les Américains peuvent envoyer la leur. Il faut pouvoir donner notre commerce à nos propres vaisseaux, vivre par nous-mêmes comme le font les Américains. Nos marchands ont tout autant besoin d'un service rapide sur l'Atlantique que les marchands

de la république voisine. Nos voyageurs aussi en ont besoin : avec un service comme celui-là, ils passeraient chez nous et non plus par New-York, et le Canada aurait, pour se faire connaître, un avantage que rien autre chose au monde ne peut lui donner. S'il nous était donné de calculer le nombre de gens, partis de chez eux avec l'intention de visiter le Canada et de prendre connaissance de ses ressources dans l'idée de s'y établir, mais qui sont aujourd'hui aux Etats-Unis, par suite de l'insuffisance de notre service naval, ce serait pour nous un exemple fort significatif de la nécessité d'une telle amélioration.

Cet état de choses persistera tant que nous aurons le service insuffisant qui nous est donné aujourd'hui. Le pays devra tenir le gouvernement responsable de tous ces manques. Pourquoi n'avons-nous pas réussi? Je crains bien que le peuple ne soit d'avis que la chose est due à l'incompétence, à l'inhabileté, à l'imprévoyance et au défaut de jugement de nos ministres qui, s'ils eussent été autrement doués, nous auraient donné le service que nous demandons. Quand deux individus partent pour une besogne à expédier, que l'un dise : Je ne peux pas, et l'autre : Je peux, celui qui dit : Je peux, et qui réussit pendant que l'autre ne fait rien, montre qu'il est doué d'une intelligence et d'un talent supérieurs. Ici, l'un des partis a fait un effort qui a réussi, autant qu'il était possible, jusqu'au temps où il a dû abandonner le pouvoir. L'autre parti, après avoir dit qu'il pouvait faire mieux, n'a pas réussi. Il a d'abord cherché à faire mieux, puis à faire aussi bien, puis à faire n'importe comment, et aujourd'hui on peut marquer chacun de ses efforts du mot "Ichabod." Il avoue avoir manqué, et le pays ne peut tarder à s'en apercevoir. Je suis porté à croire que, quand viendra pour ce dernier le moment de parler, le verdict qu'il rendra, en termes peu équivoques, sera que le présent gouvernement a révélé son incapacité, au moins dans cette affaire.

A une heure, la Chambre suspend sa séance.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax) : M. l'Orateur, je regrette que l'on ait fait de cette question plus ou moins une question de parti. Je crois que le peuple du Canada y est fortement intéressé et qu'on ne devrait pas en faire le sujet d'une dispute entre partis. Le parti conservateur a été, je pense, le premier à s'occuper de la question d'une ligne rapide. On s'en est servi pendant bien des années en temps délection comme d'une sorte de talisman, et même avant les élections, pour persuader aux habitants des provinces maritimes en particulier et au reste du Canada en général de supporter le parti conservateur afin qu'il pût inaugurer ce qu'il appelait une ligne rapide. Nos adversaires se servaient de cela comme d'un talisman, non pas qu'els eussent en vue rien de pratique, rien de bien défini en fait de construction de bateaux, mais c'était quelque chose sur quoi compter pour amener le retour au pouvoir du parti du progrès. Cette question a servi de bonne heure à impressionner l'esprit du public. Je me souviens qu'avant les élections de 1887 on y a fait allusion à l'effet que je viens de dire, et ça été un puissant facteur dans l'élection qui eut lieu cette année-là. Je me suis hasardé à prédire que, si ce parti revenait au pouvoir, on verrait encore marcher, dix ans plus tard, les mêmes vieux et magnifiques palais flottants de la ligne Allan portant la malle d'un monde à l'autre; et j'ai raison de croire que j'ai été bon prophète. Dès 1887 on affirmait comme immédiate la réalisation de ce projet. Le parti conservateur, que s'était engagé à créer définitivement ce service, qui en parlait comme étant au premier plan de l'œuvre ministérielle et avec les espérances les plus certaines de le voir bientôt s'effectuer, a laissé ce magnifique projet briller littéralement dans le ciel comme un météore jusqu'à ce qu'en 1891 ce parti dût céder la place à un autre. Plus tard, la question est revenue sur le tapis fort à propos. A une assemblée publique tenue à Toronto, l'inévitable dépêche est arrivée, annonçant que le chef de l'administration venait de passer avec la compagnie Allan un marché qui assurait la réalisation de ce projet. La communication exerça sans doute son influence. L'honorable député (M. Sproule) qui vient de prendre la parole avant moi a fait allusion à ce marché. Il en a parlé comme d'un arrangement définitif entre les parties, les liant, couvrant tous les points essentiles, tel, en un mot, qu'il aurait pu y être donné effet sur le champ par leurs successeurs, qui vinrent malencontreusement interrompre le cours régulier de tous ces bienfaits.

M. SPROULE : Si l'honorable député veut bien me le permettre : je n'ai pas représenté ce marché comme ayant été accepté de part et d'autre, mais comme une offre de la compagnie d'entreprendre le service à des conditions que le gouvernement d'alors pouvait accepter, et auxquelles il eût donné effet s'il était resté au pouvoir.

M. ROCHE (Halifax) : Je comprends parfaitement ce que dit l'honorable député. Je saisis également bien la différence entre ce qu'il dit et ce qui s'est effectivement passé. Je dis qu'au cours de son argumentation l'honorable député a, à maintes reprises, affirmé qu'il existait un marché, qu'il y avait une proposition sur laquelle les deux parties pouvaient s'entendre, un contrat auquel on aurait pu donner effet sur le champ. Or, il n'existait aucun contrat couvrant les éléments essentiels d'un service rapide : nulle clause n'en garantissait la vitesse ; les Allans se réservaient dans leur proposition—pas dans le contrat—d'attendre quatre mois avant de décider si oui ou non ils s'enga-

geraient par un contrat à assurer la vitesse demandée. Ainsi, tout ce raisonnement basé sur l'assertion qu'il existait réellement ou virtuellement un contrat, tombe à terre. Mais l'honorable député insiste et soutient mordicus qu'il y a eu un contrat, ou du moins des offres suffisamment compréhensives, sinon complètes, pour permettre au gouvernement d'entamer des négociations définitives et liant la compagnie. Or, il n'existait rien de la sorte, et on ne saurait fonder aucun raisonnement là-dessus pour blâmer le gouvernement d'un violation des stipulations d'un contrat qui, dit-ont, n'attendait que l'occomplissement de certaines formalités pour obliger l'une et l'autre partie. Dans leur proposition, ces messieurs ne s'engageaient à rien quant à la vitesse, cet élément essentiel d'un service rapide. En présence de ces offres incomplètes, le gouvernement avait donc raison, lorsque des propositions précises lui furent faites, de les agréer et d'entrer en marché avec leurs auteurs. Ce contrat à été passé avec la maison Petersen, Tate et Cie, de Newcastle-sur-Tyne. Je crois être le seul, à part le ministre des Finances (M. Fielding), qui connaisse M. Petersen et qui sache ce qu'est M. Tate. J'ai eu l'honneur de faire la connaissance de M. Peterson en 1881, ou vers ce temps-là, alors qu'il était capitaine d'un vaisseau voyageant sur l'océan. Il prit comme associé M. Tate qui avait été gérant d'affaires de la maison Lindsay, Gracie et Cie, de Newcastle, grands propriétaires de navires. Leur connaissance pratique des affaires et de la navigation leur fit penser qu'ils pouvaient, grâce au patronage financier dont ils s'étaient assurés, entrer en marché pour l'inauguration et la conduite de cette ligne rapide. En réalité, ce n'était pas MM. Peterson, Tate et Cie qui se trouvaient au fond de cette affaire ; c'était MM. Charles Doxford et fils, de Newcastle, les constructeurs de ces navires goulot que l'on a tant tournés en dérision dans cette Chambre, et qui sont une nouveauté dont ils ont le brevet. Ils ont, dans le nord de l'Angleterre, de vastes chantiers pour la construction des navires. Ce sont eux qui ont construit, pour la maison Cayzer, Irvine et Cie, la ligne Clan, qui compte vingt à trente vaisseaux, ceux-là mêmes dont nos adversaires ont tant ri et qui, cependant, donnent la plus entière satisfaction.

Ces navires sont peu dispendieux à exploiter et la compagnie a démontré qu'elle approuvait ce modèle en continuant d'en faire construire des nouveaux, toujours plus grands et plus perfectionnés. Cette maison a aussi inventé et construit ces navires en dos de baleine, qui sont employés pour le transport des marchandises. Je connais très bien la maison Runciman et Cie, établie dans le nord de l'Angleterre, et qui est propriétaire d'un certain nombre de ces navires. J'ai eu occasion de parler de la chose avec les capitaines de ces navires, lorsqu'ils ont visité le port d'Halifax, et ils m'ont dit qu'ils les avaient mis aux épreuves les plus difficiles en leurs faisant transporter, par exemple, de lourdes cargaisons de bois de construction. J'ai écrit à ces capitaines, et ils m'ont répondu qu'ils avaient fait leur voyage à travers l'Atlantique sans perdre un seul morceau de bois, de sorte que ce genre de navires est absolument propre au transport des marchandises et des voyageurs.

Il existe une grande concurrence dans le trafic de l'est. La ligne que je viens de mentionner doit soutenir la concurrence avec la Compagnie "Peninsula et Oriental" et la ligne "Orient." Les voyageurs s'embarquent aussi bien à bord de ces navires en forme de bouteille qu'à bord des magnifiques transatlantiques de ces anciennes compagnies. Il n'est donc pas étrange de conclure un contrat avec des constructeurs de cette classe, pour un service exécuté par des navires dans le genre de ceux que je viens de décrire. Mais si un contrat avait été conclu à cette époque avec la Compagnie Allan, qu'aurions-nous obtenu ? Les navires les plus rapides de cette époque sur l'Atlantique étaient des navires de 20 nœuds, mais ce service était à ce moment dans une période de transition. La ligne "White Star" lançait le "Majestic" et le "Teutonic," deux navires d'environ 10,000 tonneaux. Les navires de la ligne Cunard voyaient augmenter leur capacité, et la "International Steamship Company" mettait en service le "City of New-York" et le "City of Paris," deux navires de 10,000 tonneaux et d'une vitesse de 20 nœuds. Nous aurions probablement réussi à nous procurer à cette époque des navires d'une vitesse de 20 nœuds. Peu de temps après, la "Hamburg American Line" lançait des navires rapides, et elle a maintenant en service le "Deutschland," qui peut atteindre une vitesse de 23 nœuds. Sa concurrente, la "North German Lloyds" a mis en service le "Kaiser Wilhelm II' et le "Kronprinz' qui ont à peu près la même vitesse, le dernier étant supposé pouvoir faire 23 nœuds par une mer ordinaire. Ces navires sont immenses et coûtent des sommes énormes. Le "Kaiser Willhelm II" coûte probablement plus de 3 millions. Le "Deutschland" a fait la traversée de l'Atlantique en 5 jours et 7 heures, et le "Kaiser Willhelm II" en 5 jours et 9 heures, la moyenne des traversées étant de 5 jours et 17 heures. Un steamer de cette vitesse ferait probablement la traversée de Halifax à Cherbourg ou Southampton dans quatre jours et cinq heures.

J'ai indiqué Halifax, parce qu'un navire qui quitte ce port se trouve immédiatement sur la haute mer et peut maintenir sa plus grande vitesse jusqu'à ce qu'il ait atteint l'autre côté de l'océan, un avantage qui n'existe pas pour les autres ports canadiens. Je crois que Peterson, Tate et Cie auraient exécuté leur contrat, s'ils avaient pu réussir à réaliser les capitaux nécessaires. Les con-

M. ROCHE (Halifax).

structeurs qui devaient exploiter les navires étaient prêts ; seul l'argent manquait. Lorsqu'ils essayèrent de prélever l'argent nécessaire, une panique s'empara du marché monétaire, des correspondances publiées dans les journaux alarmèrent l'esprit public quant à la nature de cette proposition et les capitalistes cherchèrent à placer leur argent dans des entreprises qu'ils croyaient moins hasardeuses. Malheureusement, il existe à Londres et dans le reste de l'Angleterre une presse reptile. Il y a là des gens qui écrivent dans des revues monétaires et autres journaux moyennant finance. Ils s'adressent au promoteur d'une entreprise et lui disent : voici un article élogieux à l'adresse de votre entreprise et il faut me le payer 2 mille ou 5 mille louis ; si vous ne m'achetez cet article, en voici un autre qui sera publié pour rien. C'est en ayant recours à ce moyen que l'on réussit à créer une panique sur le marché monétaire et à empêcher Peterson, Tate et Cie de mettre leur entreprise à exécution. Je ne parle pas ici de l'influence exercée par les lignes rivales.

Des articles furent publiés dans les journaus, signés par des hommes d'expérience et des propriétaires de navires, décrivant la route projetée comme impraticable, dénonçant le projet comme étant une utopie et cherchant à démontrer que les lignes rapides ne sont qu'un exemple de la manière dont les actionnaires peuvent perdre leur argent en soutenant ces moyens d'annonce assez dispendieux, car ces immenses navires, qui sont une cause de déficits, ne sont employés par les différentes lignes qu'à titre d'annonce pour les douzaines d'autres navires qu'elles possèdent pour le transport du fret. Ces compagnies peuvent se payer le luxe de soutenir un ou deux de ces coursiers des mers, afin de faire de la réclame à leurs autres navires.

Au cours des négociations avec la compagnie Petersen et Tate, la construction des navires avait fait de grande progrès, et ce qui pouvait être considéré autrefois comme une ligne rapide, ne l'est plus aujourd'hui. Les navires de 20 nœuds ne sont plus que des navires de deuxième ordre, de sorte que, avec des navires de cette classe, nous ne pourrions faire concurrence aux navires rapides qui partent de New-York.

De plus, les lignes de New-York n'eurent qu'à s'entendre pour établir un service quotidien partant de ce dernier port. A l'origine de notre entreprise, nous ne pourrions faire partir un navire rapide qu'une fois par semaine, et le service quotidien de New-York offrirait d'immenses avantages aux citoyens du Canada qui demeurent à l'ouest de Montréal et de Québec.

Je crois qu'il vient de se produire un évènement qui permettra d'établir cette ligne rapide canadienne. Le premier ministre a fait allusion aujourd'hui au système de turbine qui a été employé avec tant de succès sur les "yachts" et les steamers qui font le service de la Manche.

Si ce système pouvait être employé sur l'océan, et si l'on pouvait arriver à maintenir une grande vitesse au moyen de ces machines à turbine coûtant moins cher et prenant moins d'espace que les autres, le problème serait résolu. Si des steamers d'une dimension moins considérable que les monstres qui font maintenant le service de New-York, pouvaient être construits de manière à atteindre le même degré de vitesse, nous pourrions obtenir une ligne de navires qui, tout en coûtant moins cher, offrirait tous les avantages que nous cherchons. Ces machines à turbine ne viennent que de paraître, et comme peu d'entre elles sont actuellement en usage, et que les plans et devis indiquant l'économie qu'offre leur exploitation n'ont pas encore été publiés, elles sont plus dispendieuses aujourd'hui qu'elles le seront dans quelques années. Si ces machines prenaient moins d'espace, si le tonnage des navires pouvait être réduit à cinq mille ou sept mille tonneaux net, et pas plus de 10,000 tonneaux, l'entreprise n'entraînerait pas une aussi forte dépense et mériterait de recevoir l'appui de tout capitaliste raisonnable. Je ne prétends pas dire que les machines à turbine peuvent être construites à un prix moins élevé que les machines ordinaires. C'est là un point qu'il reste à établir. Ces inventeurs prétendent qu'ils vont révolutionner le trafic de l'Atlantique. Le temps est donc arrivé pour nous de chercher à obtenir un service de steamers rapides.

Ce système de turbine servira peut-être aussi à résoudre un autre problème, c'est-à-dire l'exploitation économique de ces navires. Non seulement le coût de leur construction se trouvera diminué, mais il en sera de même pour leurs frais d'exploitation. Ils n'auront pas besoin de transporter une aussi grande quantité de charbon, ce qui donnera plus d'espace pour la cargaison et le transport des voyageurs. Cette amélioration permettra aussi de réduire les dépenses pour les chauffeurs, l'équipage et les serviteurs de tout grade, qui sont une si grande source de dépenses pour ces immenses navires.

J'ai été surpris d'entendre le député de Grey-est (M. Sproule) se moquer des navires en forme de bouteille. J'ai été également surpris de voir les membres de la gauche approuver l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), lorsqu'il s'est moqué du projet de l'ancien représentant de Québec, qui avait un navire muni d'une hélice au milieu et d'une autre hélice à l'arrière, et présumé très rapide. Les savants ne devraient pas se hasarder à discuter des questions de cette nature, principalement lorsqu'ils ne les comprennent pas.

Ceux qui se sont moqués de ce principe, se sont moqués de la plus grande invention du siècle, l'hélice à turbine. C'est précisément de cette invention dont se sont moqués les honorable députés de Jacques-Cartier et de Grey-est, et je regrette d'être obligé de dire que ce dernier, contrairement à son habitude,

ne s'est pas tenu au courant des inventions modernes sous ce rapport.

Il m'a rappelé Gessner, ce philosophe et savant anglais qui, à l'origine de la navigation à vapeur sur l'Atlantique, prétendit que l'on entreprenait là une chose impossible, parce qu'on ne pourrait construire les navires suffisamment grands pour y loger toute la houille dont ils auraient besoin pour faire la traversée de l'Atlantique.

M. GOURLEY : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander s'il existe actuellement, ou si l'on est en frais de construire des navires océaniques munis de ce système de turbine ?

M. ROCHE (Halifax) : Des steamers ainsi outillés font le service de la Manche, et l'on me dit que la Compagnie Allan est en frais d'en construire du même genre. C'est aussi la turbine qui est employée pour les contre-torpilleurs, qui atteignent une immense vitesse. La Manche, c'est l'océan, et la traversée en est excessivement difficile.

M. GOURLEY : Je veux savoir si ce système de turbine est employé pour des navires traversant l'Atlantique ?

M. ROSS (Victoria) : La Compagnie Allan est en frais de construire un steamer muni de cet appareil pour faire le service d'Halifax.

M. GOURLEY : On n'en a pas encore fait l'essai ; c'est une expérience que l'on tente.

M. ROCHE (Halifax) : Je regrette que l'honorable député de Grey-est, au lieu de s'en tenir à cette question, ait jugé à propos d'y mêler la question de la politique nationale et autres questions. La construction de navires comme ceux que j'ai décrits, permettrait probablement de résoudre le véritable point, c'est-à-dire celui du transport rapide des produits les plus délicats et les plus dispendieux. Pour la grande majorité des produits canadiens, comme le grain et le bétail, le navire ordinaire suffit à leur transport. Si nous parvenions à agrandir le champ de nos opérations de manière à exporter le raisin, les prunes et autres fruits plus délicats en Angleterre, les navires rapides seraient nécessaires à cette fin, et leur construction plus facile, de même que l'espace moins considérable occupé par les machines, leur permettrait de transporter plus facilement cette classe particulière de produits.

A bord des grands navires qui font le service de New-York, on a appliqué à rebours le principe préconisé par le député de Grey-est. Les navires qui s'occupent du transport des voyageurs transportent également ces classes de marchandises. Ils ne s'occupent pas de transporter les grosses marchandises, qui constituent les principaux articles d'exportation du Canada, à l'heure actuelle. J'ai eu l'occasion de converser avec M. Bonner, l'agent du fret de la North German Lloyds, qui est une autorité dans ce genre de trafic. Cette compagnie possède les navires les plus rapides, de même qu'une flotte considérable d'autres navires, pour le transport des marchandises, et c'est également cette compagnie qui transporte la plus grande quantité de marchandises des plus grandes maisons américaines. Cet homme est un spécialiste dans l'exploitation des navires, dans le genre de cargaison qu'ils doivent prendre, la valeur de ces marchandises et la nature du commerce continental. Comme cette question a été discutée dans la Chambre l'année dernière, j'ai obtenu de cet employé certains détails qu'il peut être utile de connaître. Il m'a dit que les fabricants américains avaient virtuellement abandonné aux fabricants allemands et européens la production et la vente aux Etats-Unis de certaines classes de marchandises, que nonobstant le perfectionnement de leurs machines, leurs capitaux, leur désir de produire ces articles, et leur intention bien arrêtée que tout ce qui se consomme en Amérique soit produit dans ce pays, ces fabricants ont été obligés d'abandonner aux fabricants allemands et autres la production de certaines classes de marchandises pour lesquelles ils ne puevent leur faire concurrence.

Ils ont donc renoncé à la chose et appliqué leur énergie à la production des marchandises qu'ils peuvent produire avantageusement, se fiant à leur exportation pour les rembourser des pertes qu'ils subissent par suite de la concurrence que leur font ces produits étrangers. Je recommanderais donc au député de Grey-est d'observer et d'analyser, afin de voir quelles sont les marchandises que nous pouvons produire avec avantage, quelles sont celles qui peuvent être fabriquées avec le plus d'avantage par les fabricants étrangers, et quels bénéfices nous pouvons retirer de l'échange des produits que nous pouvons exporter avec avantage, contre ceux dans la production desquels nous ne pouvons espérer leur faire concurrence.

Cette ligne rapide a un magnifique avenir devant elle, et l'attention du Canada devrait être dirigée de ce côté. Mettons de côté les questions de parti et de politique et consacrons toute notre énergie à la réalisation de ce projet ; retirons-en tout le bénéfice possible et utilisons-le pour le développement de notre commerce, ainsi que pour attirer les voyageurs vers les routes canadiennes. Il est bien douteux que nous puissions nous emparer du trafic-voyageurs américain. Il est très avantageux de posséder les plus longues routes par chemin de fer et la plus courte par l'océan ; mais d'ici à quelque temps, l'avantage qu'offre le service quotidien de navires partant du port de New-York, surpassera tous les autres avantages. Toutefois, je considère que le gouvernement, avec l'expérience qu'il possède, est en état de discuter cette question du service rapide et de conclure un contrat avec une compagnie responsable ou de prendre les moyens de s'assurer, sur l'Atlantique, un service de navires dont il sera le propriétaire. Nous

ignorons le nombre de voyageurs que nous pourrons obtenir pour un service transcontinental et transatlantique, et quels sont les avantages qu'offrira ce service. C'est l'avenir qui règlera toutes ces questions. Nous nous lançons aujourd'hui dans l'entreprise au moment le plus favorable. Tenant compte de ce qui a eu lieu dans le passé à ce sujet, tenant compte de nos insuccès comme de nos efforts et des ressources de notre pays, qui se développent si rapidement, je dis qu'il est temps de nous assurer une ligne de steamers dont la vitesse soit égale, si possible, aux navires des autres lignes, et de profiter des circonstances favorables pour soumettre ce grand projet au peuple canadien et à l'univers entier.

M. BELL (Pictou) : Je ne voudrais pas, M. l'Orateur, que cette discussion prît fin sans que la Chambre eût accordé à la question qui en fait l'objet toute l'attention qu'elle mérite. Il est regrettable qu'elle ait été soulevée à une époque aussi avancée de la session, mais les questions importantes qui nous ont été soumises peuvent justifier jusqu'à un certain point ce retard. De premier abord, cette grande question n'a peut-être pas autant d'importance pour tout le Canada, qu'elle en a pour les provinces maritimes et plus particulièrement pour la Nouvelle-Ecosse ; mais je n'en suis pas moins convaincu que si elle était discutée convenablement et que si l'on venait à se rendre compte de tous les avantages qui résulteraient pour le Canada de l'établissement d'une véritable ligne rapide entre notre pays et les grands centres de population de l'Europe, l'opinion publique, dans tout le Canada, ne tarderait pas à approuver tous les efforts du gouvernement dans le but d'accomplir cette grande amélioration. Nous n'avons rien à gagner à discuter les raisons qui ont retardé jusqu'à présent la réalisation de ce projet. A mon avis, cette question, dont le gouvernement conservateur s'est occupé durant près de huit ans, a bien failli se résoudre en 1896. Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, on a beaucoup insité sur le fait qu'il n'existait pas de contrat entre la Compagnie Allan et le gouvernement pour l'établissement de ce service. Je ne crois pas que personne ait affirmé qu'il existait un contrat, mais les membres de la gauche sont portés à croire que lorsque sir Charles Tupper abandonna les rênes du pouvoir, la question en était rendue à un point qui permettait au gouvernement libéral de terminer le contrat s'il l'eût voulu.

On s'oppose aux conditions contenues dans la soumission faite par les MM. Allan, et sur lesquelles ce contrat devait être basé ; mais si c'est là l'excuse que l'on invoque pour justifier l'insuccès de la présente administration, elle n'a pas sa raison d'être, car les mêmes objections que l'on oppose à la proposition de la Compagnie Allan s'appliquent à celles de la Compagnie Tate et Petersen. La Compagnie Allan voulait obtenir un certain délai pour terminer ses arrangements. Je crois que ce délai était de quatre mois. Elle voulait de plus faire insérer dans le contrat une disposition qui se trouve dans tous les contrats de cette nature, c'est-à-dire qu'en calculant la vitesse que la compagnie devrait faire maintenir à ses navires, il faudrait tenir compte des difficultés qui pourraient résulter de la température, de la brume ou autres dangers qu'ils pourraient rencontrer à l'approche du littoral. Cette objection ne peut valoir à l'égard du contrat avec la Compagnie Allan, car elle s'appliquerait également à tout contrat que l'on pourrait conclure avec n'importe quelle autre compagnie pour un service rapide.

Lorsqu'en 1897, cette question fut discutée dans cette Chambre, et que l'opposition voulut savoir quelle était la cause du retard apporté par le gouvernement à l'accomplissement de ce projet, l'honorable député que le gouvernement avait chargé de cette question, l'ancien représentant de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell), qui faisait à cette époque partie du cabinet, déclara au grand étonnement de la Chambre—et nous devons supposer qu'il parlait tant en son nom qu'au nom du gouvernement—que ce qu'il voulait obtenir, ce n'était pas tant un service rapide pour le transport des voyageurs, qu'un service rapide pour le transport des marchandises. Je ne crois pas me tromper en disant que sa prétention était que la Canada avait surtout besoin d'un service de 18 nœuds. En apprenant cette nouvelle, la population des provinces maritimes comprit immédiatement qu'un pareil service ne réaliserait pas l'objet que nous avions tous en vue. Nous n'avons pas besoin d'un service de 18 nœuds, comme l'a fait remarquer ce matin le chef de l'opposition. Nous ne prétendons pas qu'un service rapide pour le transport des marchandises serait de nature à nuire au Canada, mais nous croyons qu'un service de navigation n'ayant qu'une vitesse de 18 nœuds ne serait pas de nature à nous faire bénéficier de notre position géographique et qu'il serait ridicule d'appeler une pareille ligne un service de steamers rapides. Cela ne représenterait pas le véritable caractère de la ligne. Un pareil service n'offrirait pas les avantages que nous devons retirer d'un véritable service rapide sur l'Atlantique, si nous devons jamais l'obtenir. Durant l'été et jusqu'à la fin d'août, il y a un endroit situé à quelques centaines de milles au sud et au sud-est au Cap Race, et au sud-est de Terre-Neuve, qui offre plus ou moins de danger à la navigation par suite des glaces flottantes et de la brume qu'on y rencontre. Tous les navires faisant le service de l'Atlantique, qu'ils aillent à New-York, Boston, Halifax ou à quelque port du Cap-Breton ou du Saint-Laurent, doivent y passer. Lorsqu'un navire ne tient pas absolument à se maintenir à une grande vitesse, il peut se risquer à traverser cette

partie de l'Atlantique qui est plus ou moins couverte de glaces flottantes et où règnent des brumes presque continuelles ; mais si l'on veut obtenir un service de 23 ou 25 nœuds, il est bien évident que la condition essentielle est d'obtenir, à travers l'Atlantique, une route qui offre toutes les garanties de sécurité possible et où les navires ne soient pas exposés à venir en collision avec les glaces ou avec d'autres navires, dans la brume.

Tous les navires se dirigeant vers les ports canadiens ou américains sont obligés de passer à cet endroit. La route qu'il suivent à partir de ce point pour atteindre le littoral de la Grande-Bretagne ou d'Irlande est à peu près la même, mais elle diffère quant aux navires qui se dirigent vers New-York, Halifax ou Louisbourg, et si nous avions une ligne de steamers dont le terminus serait dans un port canadien, ses navires auraient un avantage de 650 milles.

650 milles représentent au moins une journée de voyage, ou une journée de plus sur l'Atlantique. Or, la population des provinces maritimes, qui a étudié cette question à fond, est parfaitement convaincue que si nous avions une ligne de steamers aussi rapide que ceux des lignes américaines, ils pourraient accomplir la traversée, au bas mot, dans une journée de moins que ces derniers, en utilisant les ports canadiens. Les ports d'Halifax, de Louisbourg et de Sydney sont heureusement dépourvus, à leur entrée, de tous ces inconvénients résultant de la brume ou de la marée, qui causent de si nombreux retards aux navires qui se dirigent vers le port de New-York. De sorte qu'avec un service convenable établi sur le chemin de fer Intercolonial et autres chemins de fer canadiens, un voyageur passant par la route canadienne pourrait se rendre à Toronto aussi rapidement que s'il eût débarqué à New-York, en passant pas la route américaine.

Mais pour arriver à ce résultat, il nous faut une ligne rapide. Nous ne pouvons réussir à attirer la plus grande partie du trafic vers la route canadienne, à moins que les steamers recevant des subventions du gouvernement ne soient aussi rapides que tous ceux qui existent actuellement. Si la route canadienne est d'un cinquième plus courte, nous ne pouvons en bénéficier qu'en ayant des steamers aussi rapides que ceux de nos rivaux. Mais si avec une route d'un cinquième plus courte, nous avons des navires d'un cinquième moins rapides, il est bien évident que tout ce que le gouvernement pourra dépenser à cette fin n'aura pas pour résultat d'attirer ceux pour qui la vitesse est tout, et les avantages que nous pourrions espérer retirer d'une ligne rapide nous échapperont.

Maintenant, une ligne rapide ne peut être utilisée avantageusement pour le transport du fret. Nous ne pouvons espérer en retirer les avantages que feu M. Dobell croyait devoir résulter de l'établissement d'une ligne de steamers ayant une vitesse de 18 nœuds. Si nous avions une ligne de navires rapides pour le transport des voyageurs, ces navires auraient une capacité de 1,000 à 1,500 tonneaux et même plus, et ils pourraient être utilisés pour le transport des marchandises qui demandent à être expédiées à grande vitesse, ainsi que pour les produits d'une nature périssable, dont la demande est limitée sur le marché anglais, et qui, s'ils étaient transportés assez rapidement, parviendraient au marché dans un état de conservation qui permettrait à leurs propriétaires d'obtenir des prix suffisants pour pouvoir payer des taux de transports très élevés. Si nos œufs, notre beurre et nos autres produits pouvaient être transportés rapidement et régulièrement en Angleterre, au moyen d'arrangements conclus avec les compagnies de transport par terre, nous serions en état de payer des taux de transport très élevés pour la traversée de l'océan.

Bien que cette entreprise soit de la plus haute importance pour la population des provinces maritimes, elle n'en est pas moins appelée à procurer des avantages à tout le Canada. Un orateur nous a parlé aujourd'hui des avantages que notre pays retirerait de la réalisation de ce projet au simple point de vue de la réclame. Le Canada est situé de telle sorte que les peuples de l'est comme ceux de l'ouest devront utiliser les routes canadiennes pour communiquer entre eux, dès que ces routes seront établies. La population féconde du littoral asiatique, avec ses grands centres commerciaux qui existent principalement en Chine et au Japon, et les populations sans cesse grandissantes du continent européen—qui constituent la grande masse de la population de l'univers—ne sauraient communiquer entre elles par un plus court chemin que celui que leur offrirait le Canada et qu'il ne leur offre pas encore. Cette route est virtuellement fermée à ceux qui voudraient l'utiliser, car notre service de l'Atlantique n'est pas ce qu'il devrait être et il n'offre pas les avantages modernes au point de vue de la distance, de la rapidité et du confort. Que l'on établisse un service rapide d'été entre l'Europe et les ports d'Halifax, de Louisbourg ou de Québec, et l'on fournira de cette manière au Pacifique Canadien et aux autres chemins de fer transcontinentaux que le Canada pourra posséder, le trafic le plus important comme le plus rémunérateur de l'univers. Le Canada se trouvera en état de bénéficier de tous les avantages auxquels lui donne droit sa situation géographique, et ses voies de transport deviendront les plus recherchées de la terre. Il ne peut y avoir de doute que notre pays retirerait des avantages extraordinaires de toute dépense tendant à amener les voyageurs de première classe pour ainsi dire de tout le monde civilisé, à prendre la route canadienne.

Qui peut mettre en doute les avantages de ce projet ? L'idée que ces voyageurs distingués se feraient de l'importance des richesses de notre pays, serait pour nous d'une valeur incalculable et constituerait un ex-

cellent moyen de réclame. Ces voyageurs ne pourraient traverser le Canada sans se rendre compte de sa valeur et sans faire connaître dans toutes les parties de l'univers les ressources extraordinaires qu'il renferme. Les deux choses dont le Canada a besoin pour se développer vite et pour se placer sans retard au premier rang des nations sont la population et le capital. Or, quoi de plus propre à lui amener de la population et à lui fournir des capitaux que le fait de se faire connaître dans toute son étendue par les voyageurs de première classe qui se dirigent de l'est vers l'ouest ? On ne saurait douter du bien que nous ferions à notre pays en y attirant, par ce moyen, des voyageurs de toutes les parties du monde.

La population des provinces maritimes en général tenait énormément à la réalisation immédiate de ce projet et elle aurait voulu que le gouvernement en fît une entreprise nationale. Mais elle comprend maintenant que seule une véritable ligne rapide peut répondre aux besoins. Elle ne veut accepter aucun substitut. Nous voulons une ligne qui soit aussi rapide et aussi bonne que toutes celles qui existent actuellement aux Etats-Unis. Si nous pouvions obtenir une ligne de navires comme celles qui font aujourd'hui le service entre New-York et les ports d'Europe, nous ne tarderions pas à constater que notre pays ne pouvait placer son argent plus avantageusement.

On a beaucoup discuté le choix du port. Plusieurs prétendent que la tête de ligne de ce service devrait être à Québec pendant l'été et à Halifax ou à un autre port du littoral de l'Atlantique durant l'hiver. Mais il est inutile d'entrer dans la discussion de cette question pour le moment, et il serait malheureux que le débat des avantages respectifs des différents ports fût de nature à retarder le règlement de la question. Cette question de la tête de ligne se règlera d'elle-même dès que nous aurons obtenu la ligne rapide. Du moment qu'elle aura été exploitée durant un an, la pratique et l'expérience acquises pendant cet espace de temps déterminera d'une manière satisfaisante et pour toujours cette question du port que devront fréquenter les navires d'une telle ligne. Ce que l'on veut avant tout, c'est que le gouvernement se rende compte des avantages qui doivent résulter, pour le Canada, de l'établissement d'un pareil service, et qu'il s'efforce d'en doter notre pays le plus tôt possible.

Je considère que l'on a eu tort de prétendre, comme on l'a fait aujourdhui, qu'il est dans l'intérêt du pays de ne pas aller trop vite sous ce rapport. On a dit et répété que si le gouvernement avait complété le contrat en 1896, comme on le lui a demandé, nous aurions maintenant un service de 18 ou 20 nœuds, ce qui serait un service inférieur, si l'on tient compte des progrès accomplis sous ce rapport depuis cette époque et du fait que des navires de 23 nœuds parcourent maintenant l'Atlantique, et nous nous trouverions dans une position inférieure, avec des navires moins rapides que les meilleurs. Mais s'il fallait adopter cette manière de voir, les années passeraient et nous resterions toujours au même point. Elle porterait le gouvernement et le peuple canadien à retarder indéfiniment d'en arriver à une conclusion sur cette question, sous prétexte que les découvertes que l'on fera l'année prochaine jetteront dans l'ombre ce qui était de qualité supérieure cette année, vu les progrès rapides qui s'accomplissent sous ce rapport. Nous devons suivre le progrès. Il nous faut sans retard un service qui nous permette de bénéficier des avantages qu'offre la position géographique et le développement rapide du Canada.

Le premier ministre a cru démontrer à la Chambre et au pays que le gouvernement était justifiable de retarder la décision de cette question, lorsqu'il a fait remarquer que l'acceptation de la soumission remise au gouvernement pourrait entraîner une dépense de $1,500,000. Mais comme la Chambre a voté cette année un budget s'élevant à près de $70,000,000, il me semble que l'importance de cette question est assez considérable pour justifier le gouvernement de dépenser $1,500,000 pour ce service rapide, et que ce ne serait pas là de l'argent gaspillé. Si l'on compare les dépenses de cette année avec ce qu'elles étaient en 1896, alors que le gouvernement conservateur était disposé à dépenser $750,000 à cette fin, on constate qu'elles ont virtuellement doublé, et que cette dépense de $1,500,000 pour ce service, à l'heure actuelle, se trouve dans la même proportion, quant aux dépenses du pays, que $750,000 l'étaient, comparativement aux dépenses de 1896. Ce montant n'est donc pas une raison suffisante pour justifier le gouvernement de ne pas s'occuper de cette question. Je reconnais qu'il est bon d'être prudent et je dis avec le premier ministre, que l'économie est une excellente chose. Je crois même qu'il s'écarte trop souvent de ce principe pour le plus grand bien du pays. Après tout, cette question est très importante ; elle peut entraîner une dépense qui, tout en étant considérable, n'excède pas les ressources du Canada. Si le gouvernement comprenait comme nous le comprenons ce qui est nécessaire au développement de nos industries et plus particulièrement à celle de la construction des navires, il s'efforcerait d'encourager la construction des grands navires au Canada. J'espère que, lorsque ce projet de loi se réalisera, on en profitera pour jeter les bases de l'industrie de la construction des navires quelque part au Canada, et si le gouvernement actuel était en état de conclure un contrat pour la construction de deux, trois au quatre grands navires de la grandeur, de la puissance et du coût des steamers qui occupent actuellement la première place sur l'Atlantique, il réussirait peut-être, en exigeant que ces steamers

fussent construits au Canada, à amener une des grandes compagnies qui s'occupent de la construction des navires, à transporter dans ce pays une partie de l'outillage qu'elles possèdent en Angleterre, et à s'établir au Canada. Il serait très important pour nous de pouvoir dire que les navires de notre ligne rapide, qui voyageraient par la route la plus courte, et qui offriraient au public tous les avantages possibles quant au confort et à la rapidité, ont été construits au Canada. Cela constituerait une magnifique réclame pour notre pays.

Cette question a été longuement discutée dans les provinces maritimes ; l'année dernière, il s'est tenu à Halifax une nombreuse assemblée à laquelle tous les partis politiques étaient représentés par des gens profondément intéressés au développement commercial d'Halifax et de la province, et qui mirent tout en œuvre pour faire comprendre au gouvernement combien il est important pour la Nouvelle-Ecosse que ce projet se réalise.

Ils s'arrangèrent de manière à démontrer que cette question avait de l'importance non seulement pour la Nouvelle-Ecosse et pour les villes des provinces maritimes, mais pour tout le peuple canadien. Nous ne pouvons nous attendre à ce qu'une semblable dépense soit faite uniquement dans l'intérêt d'une certaine partie du pays. La population des provinces maritimes ne chercherait pas à favoriser un projet de cette nature, devant entraîner une aussi forte dépense, s'il ne devait favoriser que des intérêts locaux.

Nous considérons que notre pays offre les voies de communication les plus courtes entre les grandes masses de population de l'univers ; et que si nous voulons encourir les dépenses nécessaires à cette fin, nous pouvons, grâce à la situation de notre pays, nous placer à la tête des nations commerciales de l'univers, et développer ici un trafic de voyageurs de la classe la plus riche, capables de fournir sur le Canada les détails les plus complets quant aux avantages qu'il offre à ceux qui y demeurent.

On ne peut visiter l'ouest de notre pays sans être surpris que ses progrès et son développement ne soient pas plus rapides, que l'immigration n'y afflue pas en plus grand nombre, et l'on en conclut qu'il y a là un territoire encore inexploité. Quelle est la cause de cet état de choses? C'est que les richesses que renferme notre pays ne sont pas encore connues à l'étranger. La population des vieilles provinces du Canada ne possède encore qu'une connaissance imparfaite des ressources et des richesses qu'il renferme, et quand bien même la proposition que je préconise en ce moment n'aurait pas d'autre résultat que de le faire connaître à l'étranger, je dis que l'on ne saurait s'imaginer tous les avantages que le Canada retirerait de l'établissement d'une pareille ligne de steamers au moyen de la dépense que nous avons en vue.

Mais si, à part cela, nous tenons compte du développement qu'une ligne de steamers rapides devra amener dans notre commerce, des capitaux énormes qui seront dépensés à cette fin, des approvisionnements considérables que l'on devra acheter dans les ports canadiens pour les besoins de ces steamers, et de la valeur que prendront tous ces produits d'une nature essentiellement périssables de nos fermes et de nos vergers, que nous expédions déjà en quantités considérables dans la mère patrie, et dont nous espérons voir encore augmenter l'exportation, je dis qu'en présence de ces faits et même au point de vue essentiellement commercial, cette dépense de $1,500,000 constituerait un placement magnifique pour le peuple canadien, car elle aurait pour résultat de contribuer largement au développement de la richesse nationale.

Mais il y a une autre chose. Jusqu'à présent le Canada a toujours été considéré comme un pays qui a fait preuve d'énergie et de courage, si l'on tient compte de sa population dispersée sur une si grande étendue de territoire. Il est certain que notre pays s'est créé une réputation universelle pour le courage et l'habileté dont il a fait preuve, malgré sa faible population, en menant à bonne fin des entreprises publiques de l'importance de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien.

M. LEMIEUX : Et du Grand Tronc.

M. BELL : Si les espérances des membres de la droite se réalisent, le Grand-Tronc-Pacifique fera encore mieux voir que notre pays ne manque pas de ce courage dont il a donné des preuves dans le passé. Cette ligne rapide est tout simplement un pas de plus dans la même direction du progrès, un autre signe que le Canada est animé du même courage qu'il a montré quand il s'est agi de faire les dépenses nécessaires à la construction de ces grandes entreprises publiques dont il a droit d'être fier. Les chemins de fer transcontinentaux ne rapporteront pas au Canada ou à leurs propriétaires les avantages que l'on en attend, une fois qu'ils seront construits, à moins d'être reliés à la mère patrie au moyen de ce service de navires rapides à travers l'océan Atlantique, et grâce à quoi nous pourrons retirer tous les avantages qui découlent du transport des marchandises par la voie la plus courte. Nous ne pouvons espérer retirer de ces grandes entreprises tout le bénéfice que nous avons droit d'en attendre, tant que nous n'aurons pas complété ce chaînon destiné à nous mettre en communication avec les nombreuses populations d'Europe, qui, à l'heure actuelle, commandent virtuellement au monde civilisé.

Pourquoi hésiterions-nous ? Pourquoi nous arrêterions-nous à songer que des inventeurs font chaque jour de nouvelles découvertes, ou que si nous faisons un pas aujourd'hui dans la voie du progrès, ce qui se produira demain pourra démontrer que

même cette démarche de notre part nous laisse encore en arrière ? Si nous envisageons les choses à ce point de vue, il est évident que nous ne ferons jamais rien. Nous n'avons aucune raison d'hésiter plus longtemps. Nous ne devons pas agir de manière à laisser aux générations qui viendront après nous tout le bénéfice de la position actuelle.

Il nous faut essayer d'en profiter, et il me semble que le gouvernement au lieu d'envisager ce projet avec crainte et tremblement, devrait prendre la ferme résolution de le mettre à exécution au plus tôt. Je ne crois pas qu'il y ait dans toute l'histoire du gouvernement actuel une chose qui soit plus à son discrédit que cette question du service rapide. Je veux bien lui accorder tout le mérite auquel il a droit en fait de prudence et de précaution, mais on ne peut oublier que lorsque cette question fut discutée pour la première fois en 1897, un membre du gouvernement préconisa une ligne peu rapide, ou une ligne rapide pour le transport du fret, ce qui démontrait bien qu'il ne se rendait pas compte de la nature des aspirations du peuple canadien, et que ce dernier avait lieu de croire que ses désirs ne seraient jamais réalisés par un gouvernement paraissant avoir de telles opinions.

Si l'administration se rendait compte de ce que le peuple canadien désire voir accomplir à ce sujet, elle prendrait la ferme résolution de réaliser ce projet sans retard, et en agissant ainsi, les honorables ministres pourraient être certains de satisfaire l'opinion publique. Ils ne peuvent arriver à ce résultat en envisageant la question avec toute cette prudence dont ils font preuve. Ils ont besoin de faire preuve de détermination pour accomplir quelque chose que le peuple canadien a tenté d'accomplir dans le passé au moyen des grandes entreprises publiques qui ont placé le Canada dans la position avantageuse qu'il occupe actuellement parmi les nations de l'univers.

Il faut surtout éviter de faire de cette entreprise une question politique. D'un autre côté, il est difficile pour ceux qui désirent voir ce projet se réaliser aussi vite que possible, de regarder d'un œil paisible la lenteur excessive, comme la prudence exagérée dont le gouvernement fait preuve à ce sujet. Au lieu de remettre la chose de mois en mois et d'année en année, nous voudrions que le gouvernement prît cette question en sérieuse considération, et fît quelque chose dans le but de réaliser ce que nous considérons une entreprise de la plus haute importance pour le peuple canadien en général et plus particulièrement pour la population des provinces maritimes.

Les différentes excuses invoquées dans le passé par le gouvernement pour expliquer son incapacité d'exécuter ce projet, sont jusqu'à un certain point discutables. Parmi ces raisons figuraient la grève des ouvriers mécaniciens, la hausse extraordinaire survenue dans le coût du fer et de la construction, ainsi que la guerre des Boers. Mais toutes ces raisons ont cessé d'exister depuis longtemps. Le fer est à la baisse, le coût de la construction est tombé, la guerre des Boers est heureusement et glorieusement terminée, et je ne vois rien, à la fin de cette année 1903, qui puisse empêcher le gouvernement de nous annoncer à la prochaine session qu'il signera bientôt un contrat appelé à assurer au Canada la possession d'une véritable ligne rapide. J'espère qu'il sera alors en état d'affirmer au peuple de ce pays que non seulement les négociations à ce sujet sont en bonne voie, mais que ses espérances devront se réaliser dans l'espace de quelques mois.

L'industrie de la construction des navires a accompli des progrès remarquables. Les machines à turbine, auxquelles on a fait allusion en deux ou trois circonstances au cours de la présente discussion, marquent une époque dans l'histoire des traversées rapides de l'océan. Toutes ces inventions existent et seront un fait accompli d'ici à quelques mois. Si la Compagnie Cunard adopte le système des machines à turbine pour les deux nouveaux navires qu'elle est à faire construire, l'utilité de cette invention ne pourra plus faire de doute pour personne. Si ce système est adopté par ces puissants coursiers de l'Atlantique, ils pourront augmenter leur vitesse grâce à ce nouveau mode de production de la force motrice, et leurs recettes en seront augmentées d'autant, de sorte que toutes les objections qui pouvaient empêcher le gouvernement de s'occuper de cette question n'auront plus leur raison d'être. Il n'y aura plus de grèves ni de guerres, et on ne cherchera pas à introduire de méthodes améliorées qui auraient pour résultat de reléguer à l'arrière plan des steamers comme ceux que nous nous étions tout d'abord proposés de construire. Le gouvernement se trouve actuellement dans une telle position qu'il ne pourra rencontrer de nouveau le parlement et trouver des raisons pour excuser son inaction ou son incapacité à remplir le but que nous avons en vue. Il sera accusé de s'occuper de cette question à contre-cœur si, à la prochaine session, il n'est pas en état de nous fournir la preuve que nous aurons bientôt une ligne rapide.

Pour ma part, je considère que cette question, tout en étant très importante pour le pays tout entier, l'est surtout pour les provinces maritimes. Les hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse ne caressent pas de rêve plus cher que celui de voir bientôt Halifax ou quelque autre port des provinces maritimes devenir la tête de ligne d'un service de navires ayant une réputation universelle et qui amènera dans notre pays la population la plus éclairée, la plus cultivée, la plus entreprenante et la plus énergique de l'univers.

M. LOGAN : Dès le commencement de la session, j'ai eu l'occasion d'exposer ma manière de voir, au sujet de ce service ra-

pide sur l'Atlantique, de sorte qu'aujourd'hui je ne retiendrai l'attention de la Chambre que durant quelques instants. Je dois féliciter l'honorable député de Pictou (M. Bell) de l'esprit de justice qu'il a manifesté dans son discours. Il a reconnu les difficultés qu'il faut vaincre pour arriver à réaliser dans un avenir rapproché le but que nous avons en vue au sujet de ce service rapide. Je regrette que la motion qui est actuellement devant la Chambre, après avoir exprimé l'opinion que nous sommes en faveur de ce projet, énonce un manque de confiance dans le gouvernement. Le premier paragraphe de cette motion se lit ainsi :

Cette Chambre tient à déclarer qu'elle est sincèrement convaincue que l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique entre le Canada et la mère patrie devrait être très-avantageux pour les deux pays.

Si la motion se fût arrêtée là, la Chambre l'aurait approuvée à l'unanimité, et le gouvernement eût puisé dans ce vote un regain de force pour poursuivre cette entreprise difficile. Mais, malheureusement, la proposition va plus loin et place cette question sur le terrain des partis politiques.

Pour ma part, je suis fermement convaincu que le pays retirerait de grands avantages de l'établissement d'une ligne rapide, mais, d'un autre côté, je ne puis reprocher au gouvernement d'avoir manqué à son devoir, car je sais le contraire et je connais les grosses difficultés—l'honorable député de Pictou nous en a mentionné quelques-unes—qu'il a eu à rencontrer.

A mon avis, nous ne devons subventionner aucune ligne qui n'établirait pas un véritable service rapide. Je ne veux pas de steamers qui fileraient moins de vingt nœuds. Une ligne rapide, dans le vrai sens du mot, serait pour le Canada une excellente réclame. Tous ceux qui ont voyagé dans les vieux pays savent que la connaissance des ressources et de la géographie du Canada est loin d'être générale.

Je regrette de dire que 95 pour 100 des émigrés anglais nous arrivent par la voie des Etats-Unis. Le premier spectacle qui les frappe en mettant le pied sur ce continent, c'est la grande et opulente ville de New-York. Ils pénètrent dans notre pays par la porte de derrière au lieu d'y entrer par la vraie porte, c'est-à-dire par les provinces maritimes. Le voyageur qui débarque à un de nos ports de l'est et qui, de là, se rend aux rives du Pacifique, peut admirer dans toute sa spendeur le magnifique héritage que la Providence a légué à l'empire britannique sur le continent américain.

Si nous avions un ausis bon service transatlantique que celui qui existe entre New-York et Liverpool, les passagers du Royaume-uni passeraient par la route canadienne, et nous fournirions aux Anglais qui viennent ici l'occasion de se faire une idée de l'immensité de notre pays et des richesses naturelles qu'il contient. Même sous ce seul rapport, je crois qu'une forte subvention accordée à une ligne rapide nous procurerait de précieux avantages.

J'ai promis d'être bref ; je n'en dirai donc pas plus long. Je répète que si nous ne pouvons organiser une ligne véritablement rapide, notre devoir est de ne pas faire concurrence aux compagnies libres qui font le service transatlantque.

Etablissons une ligne vraiment rapide, une ligne qui sera une excellente réclame pour notre pays et qui pourra lutter de vitesse avec les meilleurs steamers qui desservent les ports des Etats-Unis.

M. GOURLEY (Colchester) : Il est malheureux pour le parlement et pour le pays que les grandes questions ne soient discutées que pendant quelques moments et que les petites soient débattues pendant des semaines. Il en est ainsi depuis la Confédération. Les sujets les plus insignifiants nous occupent plusieurs jours. Nous discutons à perte de vue sur un quai de $5,000 ou $10,000, mais les questions d'une importance vitale pour le pays ne reçoivent que quelques moments d'attention. Voilà un de nos grands défauts, contre lequel je m'efforcerai toujours de réagir. Nous sommes ici pour discuter les affaires du pays, et nous ne pouvons espérer devenir une nation en passant des jours à étudier des subventions de $5,000 destinées à construire des quais ici et là, ou en débattant des semaines durant la question de la ficelle d'engerbage. Ces matières-là peuvent occuper le temps d'un conseil de township, mais le parlement doit étudier les grandes questions nationales. C'est à nous qu'il appartient de résoudre le problème de notre avenir en travaillant à acquérir une puissante influence dans le domaine de la politique mondiale.

Certains députés, en prenant la parole sur une question de cette nature, demandent pardon à la Chambre d'occuper son attention pendant un temps plus ou moins long ; pour ma part, je ne crois pas devoir vous présenter de pareilles excuses. Au cours de la présente session, la Chambre n'a abordé que deux sujets vraiment dignes de son attention, savoir : le projet d'un transcontinental et celui d'un service transatlantique rapide. Les autres questions qui sont venues sur le tapis peuvent tout au plus passionner les membres d'un conseil de comté ou des commissaires d'écoles dont les idées ne dépassent pas les limites de leur paroisse.

Qu'il me soit permis de dire que l'attitude du peuple canadien au sujet de l'établissement d'une ligne rapide est loin de lui faire honneur. Nous nous vantons d'être des hommes de progrès et nous prétendons être de taille à disputer la suprématie aux Américains dans le domaine commercial, et nous discutons depuis quinze ans le projet d'une ligne rapide.

Une observation faite par un de nos collègues m'a tout particulièrement frappé. L'honorable député de Pictou (M. Bell) a de-

mandé pourquoi avoir tant fait pour améliorer notre réseau fluvial et construire des voies ferrées, si ce nest pour ouvrir à notre commerce une route jusqu'à l'océan. Quel fruit retirerons-nous de ces travaux s'il n'y a pas dans nos ports de mer des steamers capables de transporter facilement et rapidement nos produits et nos marchandises? Au Canada nous prenons toujours les choses par le mauvais bout. Nous sommes un petit peuple illogique. Nous sommes accoutumés à envisager les questions publiques à un point de vue tellement étroit que nous ne pouvons nous former une idée intelligente des immenses ressources de notre commune patrie. L'esprit de clocher n'est plus de mise, et dorénavant, lorsque je verrai un député chercher à rabaisser les grandes questions publiques au niveau des exigences électorales d'un parti politique, je dirai qu'il n'est pas digne de siéger dans cette enceinte.

Il s'agit de savoir si le Canada prendra rang parmi les grandes nations commerçantes de l'univers. L'homme qui se laisserait guider par l'esprit de parti en cherchant à résoudre une semblable question serait capable de donner un cachet politique aux funérailles de sa belle-mère. Nous devons discuter en hommes d'affaires une simple question d'affaires. Si une société industrielle ou une grande compagnie de navigation ayant à sa disposition les ressources du pays désirait organiser un service transatlantique, il lui suffirait de deux semaines pour mettre ce projet en bonne voie d'exécution.

L'honorable premier ministre a dû rougir lorsqu'il nous a rappelé les mesures législatives que le parlement a votées à ce sujet en 1889. J'ose affirmer que l'on a tâtonné dix ou douze ans avant de présenter le projet de loi que les Chambres ont alors sanctionné. Le peuple canadien a des vues si étroites et est tellement engourdi qu'il faut agiter une question pendant des années avant de pouvoir la faire passer dans le domaine parlementaire. Bien que les Chambres aient été saisies de cette question dès 1889, nous constatons que depuis lors on a entassé loi sur loi, que l'on a perdu plusieurs années à légiférer et qu'aujourd'hui, en 1903, le projet d'une ligne rapide est au même point qu'il était lorsqu'on a soulevé cette question pour la première fois. Une pareille inactivité ne nous fait pas honneur et n'indique pas un peuple dominateur. Est-ce qu'une telle attitude ne suffit pas pour faire de nous la risée du monde entier. ? Nous méritons bien le mépris que les Etats-Unis nous ont témoigné. On devrait cracher au visage de nos hommes publics pour avoir traité le peuple canadien d'une manière aussi outrageante. Loin de diriger le peuple comme ils devraient le faire, c'est le peuple qui est obligé de les mener à coups de fouet. Au lieu d'ouvrir la marche, ils se sont conduits en lâches et n'ont eu d'autre préoccupation que de savoir ce que tel petit personnage dirait. Un meneur d'hommes doit être au moins 25 ans en avant du vulgaire et tracer la voie que ses contemporains doivent suivre. Mais il n'en est pas ainsi au Canada. On voit les chefs politiques—de petits hommes—piétiner sur place jusqu'à ce que le peuple, s'armant de la cravache, les force d'avancer. Les soldats déploient plus d'initiative que les généraux.

Voilà le lamentable état de choses dont nous avons été les témoins. Pour ma part, je proteste au nom du Canada. Je veux que ce pays soit grand et prospère et je n'entends pas, lorsque je descendrai dans la tombe, léguer à mes enfants un héritage qui ne soit guère plus riche que celui que les sauvages ont transmis. Nous parlons beaucoup, mais nous agissons peu. Il y a quatorze ans que nous discutons sur une ligne rapide, que des hommes d'affaires auraient établie en 24 heures.

Sans manquer de respect au premier ministre, je désire relever une de ses observations. Il a eu tort, à mon sens, de parler de la différence qui existait entre la subvention de $750,000 que les Allan exigeaient pour l'établissement d'une ligne rapide et celle de $500,000 dont les Tate se contentaient quelque temps après. En sommes-nous rendus à ce point qu'un homme public s'occupe d'une somme de $250,000 lorsqu'il s'agit d'une grande question nationale, de l'établissement d'une ligne de navigation qui assurerait à notre pays le trafic des passagers et des marchandises ! Le premier ministre a ajouté que, même aujourd'hui, c'était là un détail que la Chambre devait peser avec beaucoup d'attention. J'ose affirmer, M. l'Orateur, que le premier ministre, en parlant ainsi, n'a pas compris le caractère de cette assemblée, ou, s'il ne s'est pas trompé, que cette Chambre devrait être dissoute dès demain pour fournir au pays l'occasion de se choisir des représentants plus éclairés. Si le premier ministre a raison de parler ainsi, cette Chambre ne devrait pas vivre une heure de plus, car elle ne représente pas le sentiment actuel du pays.

Qu'on la dissolve et qu'on appelle ici des hommes aux vues larges, des citoyens capables et éclairés qui seront un écho fidèle de l'opinion publique. Dans une discussion de cette nature, lorsqu'il s'agit de l'établissement d'un service maritime qui rendrait peut-être le Canada maître du trafic de l'Atlantique qui fait de New-York un des plus grands centres du commerce mondial ,il m'a fait peine d'entendre le premier ministre déclarer que la Chambre pouvait continuer à épiloguer sur une somme de $250,000.

Qu'il me soit permis de dire un mot, non pas à la population de l'Ontario—car je connais son sentiment sur cette question—mais à la population qui habite autour des grands lacs et aux habitants de l'ouest et de la Colombie Anglaise. Lorsqu'il s'agit d'une grande question nationale de cette nature, les bornes des provinces doivent s'effacer, et l'homme qui se laisse guider en cette matière par un étroit régionalisme ne s'élève

pas au-dessus du niveau de l'esprit provincial qui régnait autrefois. Je ne suis pas un néo-écossais. Je ne suis pas un habitant des provinces maritimes ; avant tout, je suis un citoyen du Canada, et c'est mon devoir de travailler à la création d'un port sur le lac Supérieur, avec tout autant de véhémence et d'énergie que s'il s'agissait d'un port dans la Nouvelle-Ecosse. Si j'adoptais une autre ligne de conduite, je serais indigne de siéger dans cette enceinte. Cette question n'intéresse pas simplement la Nouvelle-Ecosse ou les provinces maritimes, c'est une question nationale. L'avenir du Canada dépend de la solution que vous lui donnerez.

Toutes les nations qui ont laissé un nom dans l'histoire ont été puissantes sur mer. Il y a 300 ans l'Angleterre était presque barbare et elle a dû vaincre successivement l'Espagne, la Hollande et la France pour s'assurer l'empire de l'océan. Après ses victoires, elle est devenue la plus opulente nation du monde. L'Espagne, la Hollande et Venise jouaient un grand rôle lorsque leurs navires marchands couvraient les mers. Descendez l'échelle des temps et vous constaterez que c'est le commerce qui a fait les grandes nations d'autrfeois. Nous ne devons jamais nous lasser d'étudier, et le meilleur livre à consulter, c'est encore l'expérience. L'histoire nous démontre que si notre pays veut devenir grand et puissant il doit se rendre maître du commerce du continent. Comment obtenir ce résultat si nous n'établissons pas un service de navigation rapide afin de nous emparer du trafic des passagers ? Le premier ministre va répétant partout que nous sommes une nation lorsque cependant nous ne pouvons induire les Canadiens qui vont à Lodnres à prendre un steamer canadien.

Nous nous appelons une nation, mais nous ne sommes que des pauvres hères que les Etats-Unis chasseront un jour de ce continent. J'aime à croire que les rumeurs fâcheuses qui circulent dans les couloirs sont sans fondement, car si elles étaient vraies, les Yankees n'auraient qu'à réclamer le Canada, et grâce à leurs allures de matamore et à leur diplomatie malhonnête, ils finiraient par se le faire céder jusqu'au dernier mille. Je n'ajoute pas foi à ces rumeurs, mais si elles sont fondées, il est aussi bien pour nous de renoncer à toutes nos aspirations commerciales.

Si nous décidons d'établir un service rapide n'épargnons rien pour qu'il puisse soutenir avantageusement la concurrence contre les lignes rivales qui desservent les ports américains et surtout celui de New-York. Pourquoi venir nous parler aujourd'hui d'un service de 19 ou 20 nœuds ? Autant vaudrait prendre des radeaux et les faire partir d'Halifax. J'aimerais autant traverser l'Atlantique à la nage que de m'embarquer sur un steamer qui ne filerait que 18 nœuds. C'est se moquer du peuple canadien que de faire une semblable proposition. Si vous établissez une ligne de navigation inférieure à celles qui desservent actuellement les ports de ce continent vous entendrez parler des provinces maritimes. Nous avons notre mot à dire dans l'administration des affaires de ce pays et nous ne nous en laisserons pas imposer par un service de deuxième ou de troisième ordre.

La population de l'Ontario est une population maritime et elle devrait améliorer la navigation des grands lacs. Je dirai la même chose au sujet de la population de la province de Québec ; qu'elle ne néglige pas la route du Saint-Laurent et les ports de la Baie des Chaleurs. Cette voie fluviale devrait être garnie de quais sur tout son parcours et pourvue des appareils les plus perfectionnés pour rendre la navigation sûre et offrir en tout temps un refuge aux navires en détresse. Nous apprendrions au monde que les rives du Canada sont les meilleurs asiles que puissent trouver, pour se mettre à l'abri, les steamers qui sillonnent l'Atlantique.

Voyez dans quelle humiliante situation la vanité tapageuse de nos bons amis les Yankees nous a placés. Nos voisins font tant de bruit qu'ils font croire que nous n'existons pas. Qu'est-il arrivé l'autre jour à un banquet de la " Pilgrim's Society " ? Notre commissaire, M. Aylesworth, a dû rappeler au peuple anglais que les Etats-Unis ne sont pas le seul pays de l'Amérique du Nord. Ces Anglais, ces stupides Anglais——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. GOURLEY : Je parle des Anglais des soixante dernières années. Je suis moi-même de descendance anglaise, mais de la grande race qui existait il y a plus de deux générations. Les deux dernières générations sont dégénérées et lâches. Depuis 60 ans, les Anglais n'ont pas de chefs. Depuis Pitt l'Angleterre n'a pas eu un seul meneur d'hommes. Nous avons aujourd'hui Chamberlain qui s'efforce de galvaniser ce peuple et d'infuser dans ce corps débile un peu de ce sang qui circulait dans les veines de ces Anglais qui, il y a une génération ou deux, dominaient le monde et promenaient partout le drapeau de la Grande-Bretagne. L'esprit de la vieille race commence à renaître. Nous l'avons conservé ici dans toute sa perfection. C'est au Canada que nous trouvons le meilleur type de la race Anglo-saxonne. Nous n'avons pas dégénéré ; mais les arrogantes hableries de nos voisins nous ont fait un peu oublier de nos frères d'outre-mer.

Je voudrais voir les ports d'Halifax, de Saint-Jean et de Montréal éclipser New-York, Boston et Portland. Nous pouvons obtenir ce résultat si nous le voulons. Mais de grâce, ne venez pas nous parler de $250,000. Si vous êtes riches, M. l'Orateur, vous devriez donner votre chèque et régler cette petite difficulté en cinq minutes. On s'imagine difficilement le peuple canadien épiloguant sur une bagatelle de $250,000 lors-

qu'il s'agit d'une question nationale de cette importance. Qu'on ne s'étonne pas si nous sommes et si nous continuons à être la risée de ce continent.

L'été dernier, en prenant mon déjeuner, je lus dans mon journal qu'un certain nombre de personnes s'étaient rassemblées pour souhaiter un bon voyage à la comtesse de Minto, l'épouse de notre Gouverneur général et la femme aimable que nous connaissons tous. Il était bien humiliant pour nous de voir la compagne de notre Gouverneur général obligée de se rendre aux Etats-Unis et de s'embarquer pour l'Angleterre dans un port étranger. Pouvez-vous imaginer une insulte plus blessante à notre orgueil national ? Je n'ai nullement l'intention de blâmer cette femme distinguée d'avoir passé par New-York pour se rendre à Londres, mais je veux simplement vous donner un exemple de l'infériorité de notre service transatlantique.

Je présume que le Gouverneur général fera la même chose. Le garçon d'hôtel me demanda pourquoi lady Minto passait par New-York. C'est la première question qui se présente à l'esprit de nos jeunes gens.

Ces choses étranges font une mauvaise impression sur la jeunesse canadienne et sont de nature à rabaisser notre pays dans son estime en lui faisant croire que nous sommes un peuple inférieur. Pourquoi nos marchands qui vont en Europe sont-ils obligés de passer par New-York ? Un jeune homme de Truro qui était allé en Angleterre, m'écrivait qu'il ne traverserait plus l'Atlantique à moins que nous n'ayons un service rapide. Il me disait avoir rencontré à l'hôtel Cecil un certain nombre de Canadiens qui ne partageaient pas ses vues à ce sujet ; mais les citoyens de l'Ontario n'ont jamais éprouvé le sentiment de fierté nationalè qui anime les habitants des provinces maritimes, car autreent le Canada n'aurait jamais fait de Portland le terminus du Grand-Tronc. S'ils avaient été imbus du même esprit patriotique, il y aurait eu une révolution dans le pays lorsque cet abandon de nos droits a été consommé ; mais, dans la province sœur, le voisinage des Etats-Unis a déprimé les âmes et amolli les caractères. Il n'en est pas ainsi dans les provinces maritimes et nous ne pouvons comprendre pourquoi les Canadiens acceptent cet état d'infériorité. Ce jeune homme se trouvait à Londres il n'y a pas longtemps. Il logeait à l'hôtel Cecil et il a constaté que tous les Canadiens qui y séjournaient avaient l'intention de revenir par New-York. Il était le seul qui se proposât de prendre un steamer à destination d'Halifax et il me dit que quelques-uns de ses compatriotes de l'Ontario, pour faire leur cour aux Américains qui se trouvaient là, se moquèrent de ce qu'ils appelaient son chauvinisme. Ces Canadiens croyaient de bon goût de railler un des leurs qui avait le courage d'encourager une ligne nationale. Mon correspondant dut partir deux jours plus tôt que ses concitoyens qui logeaient à l'hôtel Cecil et il n'aborda à Halifax qu'un jour et demi après eux. Il m'écrivait qu'il ne retournerait en Angleterre que lorsque nous aurions un service rapide et il me priait de demander aux Chambres de porter remède à cet état de choses qui humiliait les Canadiens exposés à rencontrer dans les vieux pays une foule de Yankees qui ne cessent de parler des avantages de leur service maritime rapide et de se moquer de nos lignes de navigation.

Je dirai un mot de l'excuse que le premier ministre nous a donnée pour expliquer les retards qui se sont produits. Il paraît que c'est la guerre du Sud-africain qui est cause de tout le mal. Il est difficile pour le premier ministre d'imaginer un plus pauvre argument pour expliquer l'inaction du gouvernement en cette matière. Mais cette guerre n'a été déclarée qu'au mois d'octobre 1899—trois ans après l'arrivée du premier ministre au timon des affaires. Dans l'intervalle, mon honorable ami a eu toutes les chances d'organiser un service rapide.

Je dois avouer cependant que ce qui me décourage plus que toute autre chose, c'est d'entendre le premier ministre nous dire que nous devons attendre parce que la construction navale est dans une période de transition et doit modifier ses méthodes. Mais cela n'a rien d'extraordinaire. Depuis les vieilles trirèmes des Grecs, la construction des navires s'est améliorée d'année en année. Souposons que les Grecs, pour se mettre à l'œuvre, eussent attendu après les perfectionnements que l'art moderne a trouvés, quels progrès auraient-ils faits? Le premier ministre ne voudrait nous voir agir que dans deux ou trois générations, mais je lui ferai observer que nous ne pourrons contempler les steamers rapides que d'une sphère plus haute, car nous serons passés depuis longtemps dans un monde meilleur.

L'organisation d'un service rapide n'a fait aucun progrès depuis dix ou quinze ans. Nous ne devons pas nous occuper des changements que l'on pourra apporter dans le construction navale, mais nous devons établir une ligne rapide d'après les méthodes les plus perfectionnées de l'art moderne. Lorsque des changements avantageux se produiront dans la construction des navires, nous les adopterons. C'est ce que font toutes les compagnies de navigation. Une politique d'expectative ne vaut rien pour résoudre le problème qui se pose. Le premier ministre nous donne une raison bien maigre pour expliquer notre inaction.

J'espère que le gouvernement n'attendra pas les perfectionnements qu'on est en train d'apporter à la turbine. Sans doute, nous désirons tous que la turbine soit perfectionnée et que l'usage en soit rendu pratique en matière de navigation, car, dans ce cas, la traversée de l'Atlantique deviendrait un voyage de plaisir de deux ou trois jours. C'est là un tour de force dont la construction navale nous donnera le spectacle dans un avenir plus ou moins rapproché. Mais cela

sera comme le télégraphe sans fil : c'est une découverte que l'on nous exposera dans deux ou trois ans, peut-être dans cinq ou dix ans, mais il faudra du temps pour la perfectionner. Pour l'amour du ciel, ne retardez pas l'établissement d'une ligne rapide pour courir après ce qui n'est peut-être qu'une chimère. En attendant ces perfectionnements de la turbine, organisez un service rapide dans les meilleures conditions possibles à l'heure qu'il est. Ne perdez pas une minute.

On nous a parlé d'une dépense de $250,000. Mais c'est là une somme insignifiante lorsqu'il s'agit d'un projet aussi fécond que celui dont la Chambre est saisie. Dépensons cinq millions si la chose est nécessaire. Vous donnez aux chemins de fer de grosses subventions dont la moitié, sans doute, sera détournée de sa destination. Je suis certain que les compagnies auxquelles vous accordez des subventoins cette année empocheront une somme plus élevée que ces cinq millions que vous donneriez pour l'établissement d'une ligne rapide. Pour ma part, je repousse ces mesquines économies. Le peuple ne s'oppose pas aux dépenses ; tout ce qu'il demande, c'est que vous employiez honnêtement les deniers publics. Semez l'argent à pleines mains, mais écartez les faiseurs et les dilapidateurs. Nous ne pouvons remplir nos fonctions de mandataires du pays, si nous nous attardons à discuter sur une somme de $250,000 lorsqu'il s'agit d'un projet dont la réalisation unirait plus étroitement l'Europe et l'Amérique et assurerait au Canada un avantage marqué dans le commerce maritime. C'est comme un homme opulent qui se demanderait s'il va donner 10 cents ou 25 cents à son valet. Au fond, que lui importe les quelques sous qu'il débourse ?

Si vous voulez établir une ligne rapide, il vous faut délier les cordons de votre bourse. Qu'avons-nous fait jusqu'à présent ? Je ne veux pas critiquer trop sévèrement le premier ministre, mais il m'est bien permis de demander ce qu'à fait ce gouvernement d'hommes d'affaires. Lorsque le ministère actuel a pris les rênes de l'administration, la Compagnie Allan avait signé un contrat—ou fait une proposition au sujet du service rapide. L'honorable député d'Halifax (M. Roche) a cherché à nous démontrer la différence qui existe entre un contrat et une proposition. Les avocats ne font pas même de ces distinctions subtiles. Si deux hommes se rencontrent et tombent d'accord, il y a contrat. Les menus détails sont du ressort des commis. Tout ce que le gouvernement avait à faire, c'était de dire un mot, et le service rapide était organisé. Si, par la suite, la Compagnie Allan avait constaté l'insuffisance de la subvention, nous aurions pu doubler la somme promise. Si elle croit encore aujourd'hui que la subvention n'était pas suffisante, qu'elle le dise et nous la doublerons.

Voilà comme des hommes qui ont charge de fonder une nation traitent une grande question. Nous ne sommes pas des conseillers municipaux. Pour créer un peuple, il faut des idées larges et nous devons être des hommes d'Etat à la hauteur du rôle qui nous est dévolu. Une politique mesquine ne peut produire de bons fruits.

Il y a quelques années, la Compagnie Allan nous a proposé d'établir une ligne rapide moyennant une subvention de $750,000. Le gouvernement inspiré par les politiciens de l'Ontario—car je sens la main de la province sœur dans tout ceci—a voulu lésiner. Il désirait pouvoir dire au peuple : Nous avons épargné $250,000. Deux cent cinquante mille dollars ! En vérité, nous sommes de grands hommes d'Etat. Dans un autre pays, des ministres qui tiendraient une pareille conduite seraient hués. Le premier ministre qui représente ici la ville de Québec située à quelques milles de l'Atlantique devrait pourtant avoir des idées plus larges qu'il s'est vanté d'avoir épargné cette somme de $250,000, il parlait à Toronto, je crois, et l'influence délétère du milieu où il se trouvait explique sans doute son attitude. Mais un pareil argument ne lui fait pas honneur, et est au-dessous de la dignité du premier ministre de ce pays. Je ne crains pas de dire à mon très honorable ami qu'il n'aurait pas dû permettre à ses collègues de l'Ontario d'intervenir. Il aurait du se réserver le règlement de cette question. Il aurait dû leur dire : Passez dans une autre pièce et je vous ferai demander lorsque j'aurai mis la dernière main à cette entreprise. Au lieu de tenir ce langage, il a prêté l'oreille aux mauvais conseils de ses collègues. Et pendant ce temps, la Compagnie Allan a retiré sa proposition. Pour organiser une ligne rapide elle ne demandait que $750,000 et elle en exige aujourd'hui $1,500,000. Voilà le résultat de cette politique d'économie de bouts de chandelle que l'on introduit dans de grandes questions nationales.

La manière dont on a conduit les négociations me rappelle l'erreur que l'on a commise lorsqu'il s'est agit de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Les hommes politiques de ma province sont responsables de cette bévue, mais je vous fait mention de la chose pour vous prouver que je ne me laisse pas guider en ces matières par un régionalisme étroit. Nos commissaires ont ouvert les négociations avec un manque de tact absolu ; on aurait dit qu'il s'agissait de l'achat de vieilles ferrailles. Oubliant qu'ils avaient à traiter avec un grand peuple, ils se sont livrés à des calculs mesquins, retranchant cinq sous ici et dix sous là. Dans ces circonstances, quelle devait être l'attitude d'une nation fière et digne ? Terre-Neuve a tout simplement montré la porte à nos délégués et s'amuse encore des façons de leur diplomatie. Le Canada a oublié qu'il se trouvait dans la situation d'un homme qui courtise une jeune fille ; le soupirant ne craint pas de couvrir de diamants la dame de ses pensées, car il sait que le mariage les fera siens. Après l'union des deux pays, ce que nous aurions donné à

Terre-Neuve nous aurait été rendu. Mais nos commissaires n'étaient pas assez clairvoyants pour envisager les choses à ce point de vue. De même nous avons manqué de coup-d'œil dans nos négociations au sujet de l'établissement d'une ligne rapide.

Quant à la vitesse, je veux que nos steamers puissent filer un ou deux nœuds de plus que les navires qui desservent New-York. Il est inutile pour nous d'avoir une ligne qui ne serait pas plus rapide que celles de New-York. Le port de la grande ville des Etats-Unis a ses avantages. Son nom frappe l'esprit et l'imagination du monde et aura toujours une puissance d'attraction que nos ports n'exerceront pas quand même nous fournirions un service aussi bon. Il nous faut convaincre le public voyageur du Canada et de la Grand-Bretagne que notre ligne de navigation a l'avantage de la vitesse. Je ne veux donc pas de steamers qui ne fileraient pas un ou deux nœuds de plus que ceux qui desservent New-York. Pas de politique mesquine, pas de marchés boîteux. Abandonnez le projet en disant qu'il est au-dessus de nos moyens, ou exécutez-le, quel qu'en soit le coût.

Quant au port à choisir, remettez-vous-en aux hommes qui ont autorité en matière de navigation maritime. S'il ne nous convient pas, nous pourrons présenter nos observations. Peu importe que ce port soit Québec, Halifax, Montréal ou Saint-Jean. Accordez la subvention ; donnez tout l'appui nécessaire à l'entreprise et réglez cette question une fois pour toutes sans vous occuper de la somme à débourser.

L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a parlé de la posture humiliante dans laquelle le peuple canadien s'est trouvé placé lorsque certains membres du parlement anglais, venus pour visiter notre pays, ont mis pied à terre à New-York. Il n'y a pas de doute que c'est là un soufflet sur notre joue. Pour les Européens et le monde entier, c'est une excellente réclame pour les Etats-Unis, car elle prouve notre état d'infériorité vis-à-vis de nos voisins. Nous méritons bien ce soufflet. Nous sommes responsables du sentiment qui règne en Angleterre, car nous n'avons rien fait pour disputer la suprématie au port de Now-York.

Il y a, dans l'ancien monde, une foule de gens qui ne savent pas qu'il y a en Amérique d'autres ports que New-York. Pour eux, New-York c'est toute l'Amérique. Le Canada possède d'excellents ports, mais nous n'avons rien fait pour les faire connaître. Les membres du parlement canadien sont responsables de cet humiliant état de choses. Pour ma part, je suis bien déterminé à ne pas partager plus longtemps cette lourde responsabilité. Si vous voulez rabaisser votre pays, vous n'aurez pas mon concours. Je le répète, cette Chambre est seule responsable du rôle peu enviable que joue le Canada sur ce continent. Halifax, Saint-Jean et Montréal devraient occuper un rang supérieur à Boston et New-York si nous avions eu des hommes de la trempe de Henry Clay et Daniel Webster qui ont développé les ressources et grandi le nom de leur pays. Mais nos politiques sont d'un ordre moins brillant. Si, de temps à autre, nous rencontrons quelques hommes supérieurs, une foule de nains les poursuivent et les empêchent de mettre leurs idées à exécution. Le parti libéral est surtout responsable de cet état de choses ; car il a compté dans ses rangs des hommes qui s'occupaient de savoir si les serviettes de table devaient être lavées une fois ou deux fois par semaine ou si, à un dîner d'Etat, un convive devait avoir plus d'un verre à champagne à sa disposition. Ces graves questions ont occupé l'attention de la Chambre à plusieurs sessions tandis que l'on négligeait l'étude des sujets d'importance nationale dont j'ai parlé.

Certains députés vaudraient fixer le terme du contrat à dix ans. C'est trop court. Comment pouvez-vous croire qu'une grande compagnie va placer des millions dans une entreprise que vous ne subventionnez que pendant dix années ? Vous pouvez à peine mettre un grand projet en bonne voie d'exécution dans un laps de temps aussi court. Le terme porté au contrat devrait être de 25 ou 30 ans pour que la compagnie fût assurée d'un trafic profitable et toujours croissant et ne fût pas exposée à une concurrence désastreuse de la part d'une compagnie rivale.

Quelle belle chose pour le Canada qu'un service de navigation organisé par une puissante compagnie ! Equipez vos navires avec le plus grand luxe, procurez au public voyageur tout le confort possible afin que votre service soit supérieur à celui que fournissent les lignes de New-York. Si la chose est nécessaire, construisez une voie ferrée d'ici à Halifax ou à Saint-Jean ; ayez des wagons-salons et des wagons-buffets les plus beaux du monde et faites en sorte que l'Européen soit forcé de dire : C'est le Canada qui possède le plus complet et le plus luxueux service de chemins de fer et de navigation en Amérique. Répandons cette idée à l'étranger, qu'il nous en coûte un million ou dix millions de dollars, et ensuite nous pourrons nous vanter d'avoir fait quelque chose pour le Canada. Est-ce qu'il n'aurait pas été préférable d'emprunter une vingtaine de millions il y a 20 ans et de doter notre pays d'un magnifique réseau de communications? Un pareil placement nous aurait peut-être rapporté des milliers de millions, aurait peut-être accru notre population, grandi notre nom et peut-être fait une grande nation de l'agglomération de petites provinces. C'est en faisant grand bruit que nous pouvons espérer devenir une nation.

Je suis le plus humble habitant du comté de Colchester, je ne possède pas le coup d'œil et la largeur de vue qui distinguent mes électeurs. Mes commettants me sont tous supérieurs en éducation, en intelligence et en énergie, c'est pourquoi je suis très

surpris de trouver dans cette enceinte plusieurs députés qui ne sont pas de la taille moyenne des citoyens de la Nouvelle-Ecosse. Lorsque je suis venu siéger sur ces bancs, j'espérais rencontrer des hommes d'un grand savoir et d'une vaste prévoyance et doués de toutes les qualités qui font les grands politiques. Le Canada possède quelques personnalités de cette trempe. Cette Chambre en contient peut-être quelques-unes, mais elles n'ont pas fait preuve, en cette matière, de cette largeur de vues et d'idées que j'aurais désiré trouver chez eux.

J'espère que le temps n'est pas éloigné où nous verrons, dans une discussion de cette nature, des députés de l'Ontario et du Manitoba tenir ce langage : C'est là une question maritime, unissons-nous tous pour en trouver la solution. Il ne faut pas oublier que les questions de ce genre ont souvent plus d'importance pour le citoyen du Manitoba et pour les habitants de l'intérieur que pour ceux qui demeurent sur les bords de la mer, car que servirait aux cultivateurs qui vivent au centre du pays d'avoir d'abondantes moissons s'ils ne possèdent des voies de communications faciles pour les transporter aux ports de l'Atlantique et de là aux différents marchés du monde ?

J'espère qu'à l'avenir nous ne nous diviserons pas sur ces grandes questions et que les représentants de l'ouest et de l'Ontario seront les premiers à soutenir les idées que je préconise aujourd'hui. J'espère que dans quelques années nos hommes publics envisageront les choses à ce point de vue élevé. Lorsqu'il s'agira d'améliorer ou de créer un port à Midland ou sur le lac Supérieur, les représentants des provinces maritimes et de la Colombie Anglaise appuieront le projet. Ces hommes recommanderont d'établir des communications avec les prairies de l'ouest par la voie de la baie d'Hudson afin que le grain de ces régions soit transporté par cette route et n'aille pas grossir le trafic des lignes américaines. Telles doivent être les espérances et l'ambition de tout Canadien. Pour ma part, je ne cesserai jamais de prêcher ces idées, car tant qu'elles ne seront pas acceptées nous ne serons qu'un assemblage insignifiant et disparate de petites provinces.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Je proteste contre le langage dont s'est servi lhonorable député de Colchester (M. Gourley) au sujet de l'intelligence des Anglais.

M. GOURLEY : J'ai parlé des Anglais des soixante dernières années ; des deux ou trois dernières générations.

L'honorable M. ROSS : La Chambre des communes et la Chambre des Lords contiennent actuellement des hommes qui sont les égaux des membres de n'importe quelle assemblée délibérante d'Europe ou d'ailleurs ; et je souhaiterais volontiers à l'honorable député de Colchester de posséder leur intelligence et leur sens logique. Ces hommes-là ne se lanceraient certainement pas dans des divagations aussi étranges que celles que nous venons d'entendre.

M. GOURLEY : Mais ces gens-là portent des œillères et ils ne peuvent voir ce qui se passent autour d'eux. Dieu me pardonne ! Je crois qu'il n'y a en a pas un seul qui soit capable de conduire un troupeau de moutons.

L'honorable M. ROSS : Je connais assez bien des habitants du comté de Colchester, mais je n'en connais pas un seul—libéral ou conservateur—qui soit capable de prononcer un discours comme celui que nous venons d'entendre.

Mais l'honorable député de Colchester et moi nous nous entendons sur un point, c'est que cette question doit imposer silence à l'esprit de parti et que tous, libéraux et conservateurs, nous devons nous unir pour assurer l'établissement du meilleur service possible. Il est très heureux pour le pays que nous n'ayons pas organisé cette ligne rapide il y a huit, neuf ou dix ans, car nous serions aujourd'hui, sous tous les rapports, en arrière de notre temps.

L'honorable préopinant dit que cette question doit rester dans une sphère plus haute et plus sereine que celle où s'agitent les intérêts des partis, mais cela ne l'empêche pas d'appuyer une motion dont l'objet est de blâmer le gouvernement de ne pas avoir établi un service rapide. Sur ce point je ne partage pas l'avis de l'honorable député et je répète qu'il est heureux pour le pays que cette ligne—qui sera peut-être en plein fonctionnement plus tôt que certaines gens ne l'imaginent—n'ait pas été organisée avant aujourd'hui, car nous pourrons avoir des steamers mieux aménagés et plus rapides que tous ceux qui font actuellement la traversée de l'Atlantique entre Liverpool et New-York. Nous désirons un service supérieur sous tous les rapports.

M. GOURLEY : Si nous établissons cette ligne rapide ne devrons-nous pas l'améliorer tous les jours afin d'être à la hauteur des progrès de la construction navale ? Si nous avions organisé ce service il y a dix ans, nous n'aurions eu qu'à le perfectionner. La science apportera de nouveaux perfectionnements dans la construction des navires et nous serons obligés de les adopter.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : Le sujet que nous discutons occupe l'attention de cette Chambre deplus plusieurs années. L'établissement d'un service rapide serait favorablement accueilli par un grand nombre de Canadiens qui croient qu'il est de notre devoir de ne pas nous laisser distancer par nos voisins dans la carrière du progrès.

Si nous ne perdons de vue que Halifax est de 400 milles plus rapproché que New-York de la vieille Angleterre—le centre du commerce mondial—et qu'il n'y a pas en Amérique de port plus sûr et mieux situé, je ne vois pas pourquoi nous manquerions

d'initiative, pourquoi nous ne serions pas à la hauteur des circonstances et pourquoi nous n'établirions pas un service maritime capable de faire la concurrence aux lignes américaines.

Il est humiliant pour nous de voir nos concitoyens qui veulent se rendre en Angleterre, aller à New-York pour y prendre un steamer rapide et revenir par la même voie, lorsqu'il nous serait si facile d'établir un service qui répondrait à tous les besoins du public voyageur. Je voudrais que cet état de choses fût renversé et je désirerais voir les Américains qui se rendent en Europe, venir prendre le steamer à Halifax qui est, pour ainsi dire, le New-York du Canada. C'est là un résultat que nous pourrions obtenir si nous nous mettions sérieusement à l'œuvre.

Si la ville d'Halifax connaissait mieux les avantages qu'elle possède, si elle voulait secouer sa léthargie, si elle avait foi en l'avenir qui lui est réservé, si elle comprenait les devoirs que sa situation exceptionnelle lui impose, tant dans son intérêt que dans celui du pays, elle deviendrait le principal entrepôt du commerce canadien, et un second New-York par l'activité et les affaires.

Dans l'établissement d'une ligne rapide, il est une question d'une importance vitale qu'il ne faut pas perdre de vue si nous voulons protéger la vie et la propriété des pêcheurs qui vont faire la pêche sur les grands bancs de Terre-Neuve. Quelle route devront prendre ces navires ? Aujourd'hui les steamers qui font le service entre Halifax et les ports anglais traversent les grands bancs de Terre-Neuve et coulent souvent les embarcations de pêche qui y sont à l'ancre. Lorsque le temps est clair, on peut prévenir le danger au moyen de la sirène, des signaux de brume ou de détonations d'armes à feu, mais lorsque le brouillard couvre la mer et ne permet pas de voir les signaux du navire qui s'avance à une grande vitesse, ou lorsque la tempête soufflant avec furie empêche le son de se propager et ne permet pas d'entendre la sirène ou les détonations, alors les embarcations de pêche qui mouillent sur les bancs de Terre-Neuve sont exposées aux plus grands périls. Les transatlantiques ne ralentissent pas leur marche en passant à cet endroit, car ils veulent faire une traversée rapide et s'occupent peu de la vie de pauvres pêcheurs. Les grands bancs de Terre-Neuve ont été témoins d'un grand nombre de naufrages de cette nature sur la route des transatlantiques.

Sauf les risques que je viens de mentionner, la vie des pêcheurs est relativement agréable. Si vous conversez avec eux, ils vous diront qu'ils ne se soucient pas du danger, car ils savent que leurs bateaux sont solides et capables de tenir la mer—du moins ceux qui partent du comté que je représente—et qu'ils y sont tout aussi sereins que s'ils étaient sur le terrain des vaches. Pour traduire leur état d'âme, ils n'ont qu'à chanter d'une voix claire, franche, et sympathique le refrain si con

A life on the ocean wave,
A home on the rolling deep.

Quelquefois, cependant, ils entonnent un air plus pathétique : " Rocked in the Craddle of the Deep." Lorsqu'il revient à son foyer le pêcheur chante : " The Cottage by the Sea."

Au nom de ces pêcheurs hardis et courageux qui contribuent tant à la prospérité de la Nouvelle-Ecosse en général et de mon comté en particulier, je demande s'il ne serait pas possible d'attirer l'attention des pays étrangers sur les dangers que je viens de signaler. Il me semble que nous pourrions conclure un arrangement avec les Etats-Unis et les autres nations maritimes, par l'entremise de leurs chambres de commerce respectives, afin de protéger la propriété et la vie des pêcheurs. Pour faire disparaître les risques dont j'ai parlé il n'y aurait qu'à tracer une même route à toutes les lignes de navigation transatlantiques et à forcer les steamers, excepté ceux dont la destination est au nord de Terre-Neuve, de passer au sud des grands bancs et de l'île au Sable, ce qui les mettrait à l'abri des dangers de la brume de ces bancs et les préserverait des icebergs.

Je demande au gouvernement de bien étudier cette question qui est de la plus grande importance pour nos pêcheurs et de tâcher d'amener ces lignes de navigation à adopter la route que je viens d'indiquer.

L'amendement de M. Borden (Halifax) est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Haggart,
Avery,	Hughes (Victoria),
Bell,	Lancaster,
Blain,	LaRivière,
Clancy,	Morin,
Clare,	Richardson,
Clarke,	Sproule,
Cochrane,	Taylor,
Fowler,	Vrooman,
Gourley,	Wilmot.—20.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	LeBlanc,
Bazinet,	Lemieux,
Belcourt,	Lewis,
Bernier,	Macdonald,
Blair,	Macpherson,
Borden (sir Frederick),	McCool,
Bourbonnais,	McCreary,
Bruneau,	McIsaac,
Bureau,	Madore,
Calvert,	Malouin,
Campbell,	Marcil (Bonaventure),
Carbonneau,	Mignault,
Carroll,	Morrison,
Champagne,	Mulock (sir William),
Christie,	Oliver,
Copp,	Paterson,
Demers (Saint-Jean),	Préfontaine,
Desjardins,	Proulx,
Douglas,	Reid (Restigouche),

Emmerson,	Roche (Halifax),
Fisher,	Ross (Ontario),
Fitzpatrick,	Ross (Victoria, N.-E.),
Fraser,	Scott,
Gibson,	Sutherland (Oxford),
Girard,	Talbot,
Kendall,	Tolmie,
Lang,	Tucker,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon,
Lavergne,	Wallace.—58.

Abstentions simultanées.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Thompson (Haldimand et Monck),	Ingram,
Cartwright (sir Ric'd),	Tupper (sir C. H.),
Dyment,	McCormick,
McColl,	Ward,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Wade,	Smith (Wentworth),
Riley,	Earle,
Maclaren (Huntingdon)	Rosamond,
Stephens,	Seagram,
Fortier,	Roddick,
Holmes,	Kendry,
Ross (Rimouski),	Casgrain,
McGugan,	Hackett,
Murray,	Barker,
Gallery,	Kemp,
Loy,	Kaulbach,
Schell,	Birkett,
Erb,	Brock,
Mackie,	Bruce,
Meigs,	Carscallen,
Brown,	Halliday,
Bickerdike,	Kidd,
Laurier (L'Assomption),	Léonard,
Ethier,	Maclean,
Russell,	Monk,
Matheson,	Robinson (Elgin),
Smith (Vancouver),	Sherritt,
Logan,	Lefurgey,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Charlton,	Tisdale,
Guthrie,	Porter,
Cowan,	Pringle,
Parmelee,	Pope,
Costigan,	Hale,
Gould,	Thomson (Grey),
Heyd,	Tolton,
Grant,	McGowan,
Tobin,	Ball,
Davis,	Roche (Marquette),
Beith,	Culbert,
Wright,	Lavell,
Fielding,	Borden (Halifax),
McCarthy,	Bennett,
Ross (Yukon),	Boyd,
German,	Broder,
Stewart,	Calvin,
Béland,	Ganong,
Johnston (Cap-Breton),	Johnston (Cardwell),
Galliher,	Lennox,
McEwen,	MacLaren (Perth),
Lovell,	McIntosh,
Geoffrion,	Osler,
Mackinnon,	Robinson (Northumberland),
Harwood,	Wilson.

L'amendement est rejeté.

M. LEFURGEY : Je n'avais pas remarqué l'absence de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), et comme il avait été entendu entre nous que nous nous abstiendrions de prendre part au vote, je demanderai de retirer mon vote.

M. CALVERT : L'honorable député de Queen et Shelburne n'a pas voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis abstenu de concert avec l'honorable chef de l'opposition ; autrement j'aurais voté contre l'amendement.

USAGE DES SACS.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur une matière qui est assez importante pour que la Chambre s'en occupe pendant quelques instants. Depuis quelques jours, les membres de la Chambre ont dû remarquer que les couloirs et les corridors des édifices du parlement sont remplis de sacs de malle contenant des brochures électorales. Je ne me plaindrais pas si cet état de choses n'entravait le service postal du pays. Mais je tiens de source autorisée que les bureaux de poste de la Chambre et de la ville sont encombrés de ces pamphlets électoraux ; les wagons-poste en sont chargés, et ce qui est plus sérieux encore, c'est que des éditeurs de journaux de Montréal n'ont pu se procurer, vu l'accaparement dont je viens de parler, le nombre de sacs de malle dont ils avaient besoin pour leur distribution quotidienne ou hebdomadaire.

Voilà un état de choses grave, et je crois de mon devoir de demander au directeur général des Postes s'il a reçu des plaintes à ce sujet de la part des éditeurs de journaux au d'autres personnes.

Quelques VOIX : Ah bah !

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Il me semble, M. l'Orateur, que la matière est loin de prêter à rire. Il y a plusieurs jours, j'ai écrit à Régina, et, hier soir, j'ai appris que l'on n'a pas encore reçu mes lettres. On me dit que ces retards sont causés par l'accumulation de ces matières postales qui circulent à travers le pays, franches de port. On envoie des tonnes, des wagons, des cargaisons de ces brochures électorales qui, durant quelques jours, ont été entassées dans les couloirs et les corridors de cet édifice.

Si l'on fait un abus aussi flagrant du privilège dont jouissent les membres de cette Chambre d'expédier les matières postales franches de port, il me semble qu'il est devenu nécessaire de modifier les règlements du service postal.

Le bruit court que l'opposition a tout fait pour prolonger la session afin d'avoir la chance d'expédier, sans payer de port, ces wagons de pamphlets électoraux.

Quelques VOIX : Pas possible !

M. SCOTT : Cette matière ne prête pas à rire ; et je crois que les contribuables du Canada l'envisageront à un autre point de vue que mes interrupteurs.

Un membre de la gauche a calculé qu'une session du parlement ne coûtait pas moins de $28 par minute. Lorsque les contribuables du Canada apprendront qu'on a prolongé la session—à $28 par minute—durant des semaines et des mois, simplement pour permettre à l'opposition d'expédier franco sa littérature électorale, ils ne trouveront certainement pas la chose très plaisante. De jour en jour, la gauche nous donne des preuves qu'elle désire prolonger inutilement la session.

Il est bien vrai que le service rapide et l'autonomie des Territoires du Nord-Ouest sont deux questions d'une importance réelle; mais je demanderai si, pendant trois mois, du commencement de mai à la fin de juillet, les membres de la gauche ont fait autre chose que de piétiner sur place en critiquant presque chaque item du budget ?

Depuis ma plus tendre jeunesse j'avais entendu dire que les membres d'une opposition étaient les chiens de garde du trésor public ; mais jamais on n'avait vu des chiens de garde ronger des os aussi petits et jamais on a vu une opposition s'occuper de bagatelles comme celles dont la gauche a fait ses délices tout l'été dernier. Elle a passé une nuit entière à discuter la question du lard mou ; un autre jour, elle a perdu plusieurs heures à épiloguer sur le coût de deux brouettes et une autre fois elle a pris toute une soirée pour chercher à démontrer que le gouvernement avait payé une hache 25 cents de plus que le prix courant.

Ces sujets peuvent présenter quelque intérêt, mais le comité des compte publics a été institué pour s'occuper de ces détails qui ne sont certainement pas dignes de retenir une assemblée délibérante des semaines et des mois durant. Un corps aussi important que la Chambre des communes ne devrait pas s'arrêter à ces bagatelles. Je dis que c'est là un état de choses regrettable et je suis convaincu que le pays est de mon avis.

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a bien fait d'appeler l'attention du directeur général des Postes sur cette matière. Si je suis bien renseigné, le département des Postes prête aux éditeurs de journaux un certain nombre de ces sacs qui sont la propriété de la Couronne. Il me semble que l'éditeur de Montréal qui s'est chargé de la louable entreprise d'imprimer et de publier ces pamphlets électoraux que l'on expédie ici à la tonne et au wagon pour les faire distribuer francs de port par les membres de l'opposition, et qui encombrent les couloirs de cet édifice ainsi que le bureau de poste de la Chambre et celui de la ville, il me semble, dis-je, que cet éditeur abuse étrangement de la faveur que le département accorde aux journaux en leur fournissant gratuitement des sacs de malle.

Les autres éditeurs qui ont besoin de ces sacs pour la distribueion ordinaire des journaux souffrent de cet accaparement. J'espère que le directeur général des Postes fera son devoir et qu'il confisquera ces sacs, si la chose est nécessaire, afin de pouvoir fournir à chaque éditeur la juste part qui lui revient.

M. W. McCREARY (Selkirk) : Pour faire voir à quel point le public est incommodé, je dirai que les journaux de Winnipeg, le Free Press, le Tribune et le Telegram qui auraient dû être ici il y a deux ou trois jours, ne sont pas encore arrivés. Je me suis enquis de la raison de ce retard, et on m'a répondu que les journaux avaient été dûment expédiés de Winnipeg, mais qu'ils n'avaient pu se rendre jusqu'ici par suite de cet encombrement inusité du service des postes de notre pays. Les collections ont dû être mises de côté sans ces exemplaires de journaux de Winnipeg ; et les membres trouvent que c'est une grande incommodité pour le moment, de même que ce sera une privation à l'avenir lorsqu'il leur faudra consulter ces collections. Je compte que le directeur général des Postes fera quelque chose en vue d'améliorer la situation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les éditeurs de certains journaux se sont plaints au département de ce qu'il leur est impossible d'obtenir la quantité à laquelle ils ont droit, en raison de ce que nombre de ces sacs sont employés à d'autres usages. Pour la convenance des éditeurs de journaux, ça été la coutume de leur permettre d'avoir en leur possession un certain nombre de sacs de malle afin qu'ils puissent expédier leurs journaux au bureau de poste commodément. De cette manière les éditeurs de journaux au Canada se trouvent accommodés. Il paraîtrait qu'un des principaux éditeurs de la ville de Montréal a fait un usage irrégulier de ces sacs en les employant pour d'autres fins que celle à laquelle ils sont destinés. En ce faisant, il a mis à la gêne les autres éditeurs et empiété sur les droits du public en général. Le département est aujourd'hui incapable de fournir à ces autres éditeurs des sacs en nombre suffisant pour l'expédition de leur besogne légitime.

M. CLARKE : De combien de sacs cet éditeur de Montréal s'est-il servi ainsi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De milliers, je dirais. Mes fonctionnaires m'ont signalé le fait aujourd'hui ; le sous-ministre s'est efforcé de recouvrer possession de ces sacs. Nous sommes incapables d'en fournir aux éditeurs de La Presse, de Montréal.

M. HUGHES : Les éditeurs de ce journal expédient-ils, eux aussi, des publications ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas ce qu'ils font ; mais ils ont leurs droits comme les autres. Mes honorables amis ont demandé des renseignements et je les donne. Cette question a été signalée à l'attention du département dans le cours ordinaire des affaires. Hier,

à Montréal, il n'était plus possible de se procurer de ces sacs ; un éditeur n'a pu en obtenir un seul, parce qu'ils étaient par centaines et par milliers entre les mains de l'éditeur en question, qui les avait détournés de leur usage pour les employer de la manière illégitime et scandaleuse que j'ai dite. Si les honorables députés qui ont ces sacs en leur possession avaient la bonté de les vider et de nous les remttre, alors le service des postes pourrait s'effectuer. Mais je ne suis pas disposé à dépenser des milliers de dollars pour acheter de nouveaux sacs—sans compter qu'il faudrait beaucoup de temps pour les fabriquer—simplement pour permettre que pareille chose se fasse. Il me semble qu'on a abusé gravement des privilèges du parlement dans cette circonstance. Je ne pense pas que le parlement ait jamais eu l'intention de permettre que des tonnes et des tonnes, de pleins wagons et de pleins trains de documents publiés en diverses parties du pays fussent expédiés franco à quelque membre du parlement, à Ottawa, aux termes des dispositions de l'acte qui permet l'envoi au parlement, et d'autoriser un tel abus. Le directeur de la poste de la ville d'Ottawa s'est plaint qu'il est incapable d'expédier la besogne légitime de son bureau, en conséquence de l'accumulation de ces envois—de cette "littérature", comme on l'appelle—qu'on a déposés là par pleins wagons tous les jours. D'autre part, on ne saurait faire disparaître la difficulté en ajoutant au personnel du bureau de poste de la ville ou de celui de la Chambre des communes. Les wagons postaux ne sont pas assez grands pour transporter ces documents. Ces wagons sont de dimension restreinte, et nous les avons remplis pour la commodité de ces messieurs de l'opposition.

M. HUGHES (Victoria) : Ne pourrait-on employer pour cet usage quelques-uns des wagons du gouvernement, à l'usage des ministres ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et pourtant, en dépit de tous nos efforts, l'accumulation augmente et le service public en souffre.

M. CLARKE : Des montagnes de renseignements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais trop ce que ces documents renferment. On me dit que les honorables députés eux-mêmes ont fait un excellent usage d'une grande partie de cette "littérature" en la jetant au feu. Je ne sais trop si on se propose de faire le même usage de ce qu'il en reste ; mais c'est peut-être le meilleur parti qu'on pourrait en tirer.

Ce n'est pas un conseil que je donne là. Au point de vue des intérêts de mon parti, je regrette qu'on en ait détruit une certaine quantité, car plus ces publications seraient répandues parmi le peuple, le mieux ce serait pour le parti libéral. Au point de vue de mon département, il me semble que ces honorables messieurs de l'opposition ont autant d'intérêt que le gouvernement, à ce que le service des postes soit bien conduit ; et il me paraît rêt que le gouvernement à ce que le service de cette immense quantité de publications, qui sont traitées comme toute autre matière postale, sans aucune partialité. Toutes les lettres mises à la poste sont l'objet du même traitement, sans passe-droits ; et ces publications, qui, au su de tout le monde, n'ont pas une grande importance pour le moment, gênent les fonctionnaires dans l'exécution de la besogne légitime du bureau de poste, dont le bon fonctionnement intéresse à un si haut degré tout le public.

M. INGRAM : Je conclus des observations du directeur général des Postes que c'est l'opposition qui expédie ces documents. Je sais que mon comté est inondé des discours de l'honorable ministre des Finances, et j'aimerais à savoir par quelle voie ils y arrivent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais rien des discours du ministre des Finances. Je parle maintenant de ces énormes accumulations que l'on observe dans les passages et les couloirs de cet édifice, et qui ont entravé le fonctionnement du service des postes et du transport des malles sur les chemins de fer du Canada. Je parle de ces publications, qu'elles soient expédiées par la gauche ou par la droite. Mais cette accumulation provient de cette classe particulière de publications à laquelle j'ai fait allusion, expédiées en sacs postaux au whip de l'opposition pour être redistribuées par lui dans tout le Canada. Je désire que ces sacs, qui sont la propriété de l'Etat, soient renvoyés sur-le-champ au département des Postes. A moins qu'ils ne soient remis là, je devrai exercer les pouvoirs d'un ministre d'Etat et en prendre possession. Je le dis très sérieusement, nous manquons aujourd'hui de sacs de malle pour la distribution régulière des journaux du pays à leurs abonnés. Nous avons un nombre suffisant de sacs pour cette fin; malheureusement, ils ne sont plus en notre possession. Ces sacs en nombre énorme sont en la possession d'un honorable député de cette Chambre, et je lui demande de remettre ces sacs sur-le-champ.

M. HUGHES (Victoria) : Voulez-vous qu'il les dépose sur le bureau ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sinon, je prendrai des mesures pour en obtenir possession de par la loi. Ce n'est nullement notre désir de gêner en quoi que ce soit l'exercice du privilège de contreseing.

M. GOURLEY : Quand l'honorable ministre se propose-t-il de prendre possession des sacs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je donne avis en ce moment. Si on

me demande de fixer une date, je le ferai. Je donnerai à l'honorable député la journée d'aujourd'hui pour remettre ces sacs aux fonctionnaires, et s'ils ne sont pas livrés lundi, je prendrai des mesures pour en obtenir possession.

M. COCHRANE : Ne vous fâchez pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me fâche pas, je veux seulement sauvegarder les droits de l'Etat, et en même temps ceux des citoyens. Je soutiens qu'il est injuste d'infliger cette incommodité et ce tort au public, comme on le fait par cette grossière violation des privilèges du parlement. C'est le devoir de tout député qui se trouve en possession de sacs de malle, propriété de l'Etat, propriété de l'administration des Postes, de les remettre le plus tôt possible au gouvernement dont ils sont la propriété ; et lorsqu'ils lui arrivent d'une manière illégitime, comme dans ce cas-ci, ce devoir est encore beaucoup plus pressant. L'éditeur de ce journal a commis un abus grossier du privilège qui lui était accordé, en employant ces sacs pour une fin autre que celle pour laquelle ils lui avaient été remis ; et c'est mon intention de défendre que cet éditeur ne reçoive plus de ces sacs à moins qu'il ne donne des garanties qu'ils ne seront pas détournés de leur usage légitime.

M. SPROULE : L'honorable directeur général des Postes nous a donné une spectacle qui ne convient guère à sa dignité et à la haute position qu'il remplit. Il a parlé de cet emploi illégitime et scandaleux des sacs.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Illégal.

M. SPROULE : Est-il illégal ou inconvenant de faire ce que la loi nous permet de faire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qu'est-ce que la loi permet de faire ?

M. SPROULE : Elle établit que toute publication pourra être expédiée franco à aucun membre de cette Chambre dans le cours de la session ; et elle établit que tout document contresigné par un membre sera transporté franco, soit isolément, ou par pleins sacs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député va-t-il prétendre que l'éditeur, qui avait ces sacs en sa possession pouvait légalement en faire l'usage qu'il en a fait ?

M. SPROULE : La loi établit que les éditeurs de journaux auront le droit d'envoyer ici leurs publications, et en vertu d'un règlement du département, pour la plus grande commodité des gens, des sacs sont fournis pour cette fin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils n'ont pas été fournis pour cette fin.

M. SPROULE : Et il ne s'en sert pas d'une manière illégitime ou illégale.

Le DIRECTEUR-GENERAL DES POSTES : Je soutiens le contraire.

M. SPROULE : Les documents expédiés du bureau de poste, contresignés par un membre du parlement, que ce soit isolément ou par douzaines, ou en sacs de malle, sont envoyés en conformité de la loi, et il n'y a rien là d'illégal ni de scandaleux. Les membres de l'opposition exercent un droit incontestable lorsqu'ils expédient ces documents par le bureau de poste, contresignés comme le veut la loi. C'est tout ce qu'ils font. On dit que de grandes quantités de ces sacs sont empilésdans les corridors ; pourquoi n'en trouverait-on pas là aussi bien que dans le département des Travaux publics ou dans quelques-uns des autres départments, où des employés de l'administration, payés par l'Etat, sont employés à adresser et expédier ces brochures. On me dit que cela se fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette assertion n'a aucun fondement ; il n'y a pas un seul sac ni même un demi-sac de ces pamphlets qui ait été expédié du département des Travaux publics ; et aucun employé de ce département n'a été chargé de semblable besogne.

M. SPROULE : L'honorable ministre nie-t-il qu'il y ait des employés dans certains départements qui expédient de ces discours?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en état d'en parler, pas plus que l'honorable député lui-même, pour d'autres parties de la ville. Il a mentionnée le département des Travaux publics d'une manière particulière ; e je déclare ici, en la présence de tout le monde, que pas un seul sac, pas même un demi-sac, aucune brochure quelconque de cette nature, n'a été expédiée de ce département ; et aucun employé de ce département n'a été occupé à faire aucun travail de cette nature.

M. SPROULE: J'ai su de source croyable—

Quelques DEPUTES : Rétractez-vous.

M. SPROULE : J'ai été informé d'une manière croyable qu'il en était ainsi ; mais, bien entendu, je dois accepter sans réserve la dénégation de l'honorable ministre. On m'a dit que c'était la pratique dans certains départements, et que le département des Travaux publics étaient de ceux-là ; toutefois, que ce soit ce département ou un autre, nous savons que les discours du premier ministre, du ministre des Finances, et d'autres ont été envoyés par milliers, contresignés par les membres du parlement. Ils ne sont pas expédiés par le bureau de poste de la Chambre des communes, et pour cette raison on ne les voit pas dans les corridors ; mais ils sont expédiés d'ailleurs, à mon avis illégitimement, car ils devraient être expédiés de notre bureau de poste, s'ils sont contresignés, et on me dit qu'ils le sont. Ils devraient

être envoyés d'ici, mais ils ne le sont pas actuellement ; et la seule différence c'est que dans un cas vous observez les documents dans les passages, tandis que dans l'autre vous ne les apercevez pas. Le directeur général des Postes dit que ces sacs sont envoyés par milliers ; mais il n'y avait en tout que 140 sacs dans les corridors.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas s'il y a plus que 140 sacs là à la fois ; mais on me dit qu'il y en a de grandes quantités en magasin, à Ottawa, attendant que cette grande masse dans le passage soit enlevée pour être mises à sa place. Ils nous arrivent par pleines voitures à toutes les heures du jour. Il se peut qu'il n'y en ait que 140 à ce moment-ci ; mais, si je ne me trompe, il y en a eu des milliers d'enlevés.

M. SPROULE : Il n'y a pas un seul député de cette Chambre qui voudra croire un seul instant que ces sacs ont atteint le nombre de mille.

M. SCOTT : Il y en a plusieurs mille.

M. SPROULE : L'honorable député d'Assiniboine-ouest (M. Scott) devrait être le dernier homme au monde à s'opposer à la diffusion de renseignements ; car, je ne connais personne qui en ait plus besoin que lui. La députation devrait se rappeler que le pays aujourd'hui a surtout besoin d'informations. Ces honorables messieurs de la droite redoutent-ils la lumière ? Craignent-ils que leurs actes soient divulgués ? C'est parce qu'ils n'osent pas laisser connaître au pays ce qui se passe en cette Chambre, qu'ils s'opposent si vigoureusement à ce que nous faisons. L'honorable député a prétendu que la session en serait prolongée d'un mois. Ce n'est pas le cas.

Qui a prolongé la session ? Ce sont les mesures du gouvernement, dont plusieurs n'ont été soumises que tout récemment. Voilà sept mois que dure la session et le ministère n'a pas encore soumis toutes ses mesures. Il n'y a que quelques jours que les derniers crédits supplémentaires ont été déposés, et on nous a dit que d'autres vont être présentés relativement au pont de Québec. Quand les subventions aux chemins de fer ont-elles été soumises ? Il y a quelques jours à peine. Des crédits supplémentaires au montant de plus de $1,200,000 ont été présentés dans le cours des deux dernières semaines ; et pourtant on vient nous dire que c'est l'opposition qui est responsable de la longueur de la session. Sûrement l'honorable député ne s'imagine pas que le pays va accepter cette déclaration. Il a parlé de l'augmentation des dépenses de la session. Le pays n'aura pas un dollar de plus à payer. Une certaine somme est votée pour la session, et que celle-ci soit longue ou courte, cela fait fort peu de différence. Ce sont les pauvres membres du parlement qui ont à souffrir.

M. BELCOURT : Que dites-vous des employés qui sont payés à la journée?

M. SPROULE : Ils ne reçoivent que de très faibles appointements.

M. BELCOURT : La dépense entraînée par la session n'est-elle pas augmentée de ce chef ?

M. HUGHES (Victoria) : Est-il vrai ou non que le directeur général des Postes accorde $25 par mois aux employés de son département qui sont chargés de contresigner et d'expédier ces publications ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas d'employés de l'administration des Postes qui reçoive des appointements aussi faibles que $25 par mois.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SPROULE : Lors de la suspension de la séance, M. l'Orateur,, nous nous occupions de la question soulevée par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott au sujet de ce qu'il lui plût d'appeler, et de ce que le directeur général des Postes après lui appela, l'usage scandaleux et illégitime du service des Postes. Il n'était pas possible pour un ministre d'Etat de parler plus inconsidérément. En notre qualité de membres du parlement, nous sommes ici pour faire la besogne du pays, et nous avons le droit incontestable de faire ce que nous avons fait. La loi prescrit que les envois postaux seront faits gratuitement de cette Chambre à destination de toutes les parties du pays lorsqu'ils auront été contresignés par un membre du parlement et confiés aux soins du département des Postes. Une fois cela fait, le département est tenu d'en prendre soin jusqu'à ce que ces envois aient été livrés à leur destinataire ou renvoyés au particulier qui les avait mis à la poste. Conséquemment, la déclaration faite par le directeur général des Postes au sujet de ce qu'il ferait, ou ne ferait pas, m'a paru assez inconvenante. Je suis heureux de constater que le directeur général des Postes, qui était absent lorsque je commençai à parler a fait son apparition. J'espère qu'il est de meilleure humeur qu'il ne paraissait être avant six heures. C'est Mark Twain, je pense, qui a dit qu'une fois l'anglais repu de rosbif et de bière, vous pouvez vous aventurer jusqu'à lui demander une souscription. Maintenant que le directeur général des Postes a pris un bon dîner, j'espère qu'il nous est revenu moins belliqueux et plus aimable qu'il ne semblait être avant la suspension de la séance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis toujours aimable.

M. SPROULE : Et j'espère qu'il a oublié la menace qu'il a faite de faire ceci et cela

si, dès lundi matin, les sacs ne sont pas partis. Toute tentative de sa part de mettre cette menace à effet pourrait être suivie de sérieuses conséquences. En premier lieu, l'effet pourrait être d'obstruer les corridors de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En effet, cela pourrait bien se produire.

M. SPROULE : Car, en notre qualité de membres du parlement, nous avons certains droits. Le gouvernement est tenu de nous mettre à même de faire le travail que le peuple nous a chargés de faire pour lui. Ce sont nos publications qui se trouvent dans ces sacs ; les paquets ont été dûment contresignés et remis à l'administration des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DE SPOSTES : Ils ne sont pas encore contresignés.

M. SPROULE : Oui, ils le sont en grande partie, et ils attendent là que l'administration des Postes les enlève. L'honorable ministre n'ayant pas un nombre suffisant d'employés dans son bureau, n'est pas en mesure de les faire enlever. Mais ils n'en ont pas moins été remis à son département.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ils ne l'ont pas été.

M. SPROULE : Ils sont là prêts à être expédiés. Or, si la menace de l'honorable ministre était mise à effet, qu'arriverait-il ? Ces corridors seraient obstrués. Nous n'avons pas assez le place. Nous n'avons pas les locaux spacieux dont jouissent le directeur général des Postes et ses amis, qui occupent virtuellement un tiers du logement de la Chambre des communes. Nous avons pour faire notre travail un petit local de sept par neuf. Comme Lazare, nous cherchons à nous soutenir au moyen des miettes qui tombent de la table du riche. Si le directeur général des Postes s'efforçait de mettre sa menace à effet, je suis bien persuadé qu'il y aurait de la résistance. L'esprit anglo-saxon est trop fort dans cette partie du pays pour qu'on puisse mettre à effet une menace de cette nature sans provoquer une résistance. Tout homme qui mérite ce nom est prêt à défendre ses droits. On dit même qu'un ver de terre se redresse si on le foule aux pieds. Le directeur général des Postes se dit sans doute qu'il aura l'aide de son ami, le ministre de la Milice, et qu'il pourra faire sortir les troupes. Mais qu'il me permette de lui rappeler que cela entraînerait une forte dépense, que la ville aurait à solder, et elle l'en tiendrait responsable. Sa popularité n'en serait certainement pas augmentée. Je suis donc d'avis qu'après réflexion, il décidera de ne pas mettre sa menace à exécution. Du moins, nous espérons bien qu'il ne le fera pas.

Un honorable député de la droite a dit que nous avions détruit nombre de publications. C'est le cas, nous l'admettons. Et pourquoi les avons-nous détruites ? Parce qu'en raison de quelque méprise, des mauvais chiffres étaient donnés ; et soumettre cette statistique au peuple, ç'aurait été le tromper. Nous avons donc détruit ces publications jusqu'à la dernière. Le directeur général des Postes voudrait-il que ces publications fussent distribuées et le peuple induit en erreur ? Nous avons cru qu'il était plus honorable, plus viril de les détruire.

M. SCOTT : Les publications que vous envoyez ne contiennent-elles pas de faussetés ?

M. SPROULE : Nous ne le croyons pas.

M. SCOTT : L'honorable député de Brantsud (M. Heyd) a fait observer——

M. SPROULE : Au meilleur de notre connaissance et de notre croyance, les déclarations faites dans ces publications que nous sommes à expédier sont exactes. Nous ne voudrions pas faire la distribution de brochures contenant des erreurs à notre connaissance. Maintenant, je dis, qu'en notre qualité de membres du parlement, nous avons le droit d'expédier ces publications. Elles appartiennent aux particuliers aux particuliers à qui elles son adressées. Elles sont contresignées, adressées et en la possession de l'administration des postes ; et celle-ci est tenue d'en faire la livraison ou de nous les renvoyer. Pourquoi ces publications ne sont-elles pas expédiées ? On nous informe, quand nous cherchons à les faire enlever, que le département des Postes n'a pas un nombre suffisant d'employés et que le directeur général des Postes ne veut pas permettre qu'on en engage davantage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas exact.

M. SPROULE : Je crois que c'est absolument exact.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, l'honorable député croit quelque chose qui est absolument faux. Le personnel du département est très suffisant. La difficulté, c'est que les wagons ne sont pas en nombre suffisant,ni assez spacieux. Il faudrait des trains et des trains pour transporter tout cela. Ces honorables messieurs de la gauche en ont expédié des trains entiers tous les jours.

M. SPROULE : Je ne fais que répéter à l'honorable ministre ce qu'on nous dit à nous-mêmes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Sproule) nous dit souvent qu'il est informé d'une manière croyable de telle ou telle chose. Un peu avant six heures il nous a dit qu'il avait reçu un certain renseignement au sujet du département des Travaux publics, et on découvrit que ce renseignement était entièrement faux. Pourtant, il s'était dit informé d'une manière croyable. Il est encore informé d'une manière croyable en

ce moment ; voudra-t-il me donner le nom de celui qui l'a ainsi informé ?

M. SPROULE : Voilà une jolie demande de la part du directeur général des Postes : Je suis surpris de ce qu'il n'ait pas honte de la faire. Il veut donc châtier un de ses employés à cause de la déclaration faite par celui-ci qu'il n'y a pas assez d'employés dans le département des Postes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudra-t-il nommer celui qui lui a fourni ce renseignement ?

M. SPROULE : J'ai fait une déclaration que je crois vraie ; et partout où l'on me connaît, je ne craindrai pas de mettre ma réputation de véracité en regard de celle du directeur général des Postes : Je ne viens pas ici faire des déclarations que je ne crois pas véritables ; et je nie au directeur général des Postes le droit de me contredire. J'ai fait cette déclaration sur l'autorité du whip en chef (M. Taylor) qui occupe un siège à mes côtés, et qui m'a fourni ce renseignement il n'y a pas un quart d'heure. N'étais-je pas justifiable de répéter ce qu'il m'avait dit. J'ai une réputation à conserver, et je ne permettrai à personne de mettre ma véracité en doute, même si cet homme s'appelle le directeur général des Postes.

Quelques DEPUTES : Oh, oh.

M. SPROULE : Je ne fais qu'exercer mon droit. Avant la suspension de la séance, j'ai déclaré que j'avais été informé d'une manière croyable que certaines publications étaient envoyées par la poste du département des Travaux publics. Je suis allé aux renseignements depuis, et je vois que ces publications sont réellement envoyées, mais que je me trompais quant au département d'où elles sont envoyées. Ces publications sont expédiées en grandes quantités, et on me dit qu'elles sont expédiées par des employés de l'administration appointée par le pays. D'un autre côté, nous avons à payer pour ce travail de notre propre poche, et nous travaillons nuit et jour pour distribuer ces brochures dans le pays. Nous ne faisons que ce que nous avons le droit et le devoir de faire ; et au lieu de nous injurier, on devrait nous louer de ce que nous faisons. Nous faisons que ce que nous avons le droit strictement de faire. Mais à quel point ces honorables messieurs de la droite, n'ont-ils pas, eux, abusé de ce privilège du contreseing. On m'a dit que sir Richard Cartwright avait expédié à peu près une tonne pesant de publications. Elles étaient expédiées entre les sessions. Il ne s'agissait aucunement d'un document officiel émanant du parlement, mais d'un discours fait sur les tréteaux publics, imprimé ici et expédié sous le contreseing du ministre du Commerce ; cet envoi se faisait illégalement, illégitimement. Au contraire, nous, nous faisons ce que la loi nous donne parfaitement le droit de faire, et pas davantage. Il est vrai que nous avons été induits en erreur par le gouvernement. Nous avons commencé à expédier ces publications parce qu'on nous avait fait croire que les élections allaient avoir lieu.

M. FRASER : Nous y voilà.

M. SPROULE : C'est le droit de l'opposition de chercher à éclairer le peuple. Ces messieurs de la droite craignent-ils que le peuple ne soit trop éclairé, que la conduite du gouvernement ne soit trop exposée aux regards ? Après que nous eûmes commencé à expédier ces brochures, le gouvernement s'effraya, recula, et maintenant on nous dit qu'il n'y aura pas d'élections. On nous dit que nous avons prolongé la session, et par là augmenté la dépense. Est-ce le cas ? L'honorable député qui a fait cette affirmation en sait-il quelque chose ? N'est-il pas vrai que nous sommes ici virtuellement à forfait; nous obtenons $1,500 pour la session, qu'elle dure trente jours ou neuf mois, ou un an. On nous paie cette somme, ni plus ni moins, le pays ne paie pas davantage. Le président de la Chambre retire le même traitement, que la session dure deux mois ou qu'elle dure douze mois ; il en est de même du greffier et de son assistant et des autres fonctionnaires. Quels sont ceux qui profitent de la dépense additionnelle entraînée par une session plus longue ? Quelques petits pages, les messagers, les commis et copistes de session, qui sont payés à la journée, pauvres gens qui comptent sur leur travail quotidien pour se soutenir ; et le gouvernement est désolé d'avoir à leur payer quelques jours de plus d'appointements. Les pages reçoivent $1.50 par jour, et le gouvernement voudrait leur supprimer cela ; et il en est de même des messagers et des copistes de la session. Il est entièrement inexact de dire que les dépenses sont augmentées. J'ai dit auparavant, et je répète, qu'on devrait nous louer plutôt de notre esprit de travail. Nous avons entrepris une besogne pénible, et nous l'exécutons honnêtement et fidèlement ; nous distribuons les annales du parlement, qui devraient toujours être acceptables, et ces messieurs de la droite devraient se réjouir plus que tous autres de nous voir distribuer ces publications à l'électorat, qui sera appelé un de ces jours à rendre son verdict. Est-ce là une besogne illégitime ou blâmable ou qui mérite la censure ? Je dis que non, et je demande que le gouvernement nous laisse librement remplir notre devoir de membres de l'opposition. Nous ne faisons qu'exercer nos droits en vertu de notre position de représentants du peuple. En exerçant ces droits, nous ne commettons pas d'injustice envers le gouvernement. Si celui-ci ne nous fournit pas de local suffisant pour faire notre travail, il nous faut bien le faire dans les passages ; et si les sacs de malle du pays ne suffisent pas pour contenir ces publications, il va nous

falloir les vider dans les passages, car l'administration des Postes devra s'en charger, que ce soit ou non du goût du ministère. C'est la propriété du peuple. Il est injuste de blâmer l'opposition, lorsqu'elle fait simplement ce que le pays l'a chargé de faire ; et l'insulte est faite plutôt aux électeurs qu'à leurs représentants. Je le dis au directeur général des Postes et à ses collègues, le peuple en temps opportun se vengera de cette insulte ; c'est au peuple, et non pas à nous qu'il leur faudra rendre compte de ces injures dont ils nous ont abreuvés, parce que nous nous sommes efforcés d'éclairer le peuple comme c'était notre devoir de le faire.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : On ne pourra pas m'accuser, je pense, de trop prendre du temps de la Chambre. En ma qualité de représentant de l'ouest, établi à 3.000 milles d'ici, je proteste contre la manière dont certaines gens qui devraient mieux connaître retardent l'expédition de la besogne. Un honorable député a été membre de cette Chambre pendant vingt-cinq ans ; dans le cours de la présente session, j'ai été à mon siège tous les jours, excepté trois ; et je n'ai pas connaissance de la moindre petite question soulevée, à l'occasion de laquelle l'honorable député n'ait pas pris la parole. Il n'est pas un député de cette Chambre qui ait parlé autant de fois ou aussi longuement que l'honorabre préopinant.

M. SPROULE : Si l'honorable député ne parle que de ce qu'il connaît, je ne m'étonne pas qu'il parle si peu souvent.

M. MACPHERSON : Il n'est ni juste ni raisonnable que nous, qui vivons à de si grandes distances d'ici, et qui avons d'autres intérêts à surveiller, soyons retenus ici pour prêter l'oreille aux élucubrations de gens qui veulent imposer leurs vues, auxquelles personne ne s'intéresse. En ce qui me regarde, je suis prêt à rester ici aussi longtemps qu'il y aura un travail utile à faire ; mais je ne vois pas que nous fassions rien d'utile en ce moment. Quelques minutes avant la suspension de la séance, à six heures, on a dit qu'il y avait 140 sacs dans le passage. A ma connaissance personnelle, il y a 735 sacs autour de cette Chambre, tous remplis de brochures. Je ne m'oppose pas à ce qu'on expédie ces publications, mais je dis que c'est un abus du privilège de contreseing qu'on fait là. Il se peut qu'en ma qualité de député, je ne doive pas parler ainsi, mais je ne pense pas que la loi ait été faite en vue de couvrir un cas de cette nature, quel que soit le parti qui fait les envois. Ces sacs pèsent en moyenne 90 livres, et si le port était payé sur leur contenu, la dépense s'élèverait à $2,940. On m'informe que depuis quarante jours, 150 sacs ont été expédiés en moyenne par jour, remplis de ces brochures. Cela ferait six mille sacs, et si nous mettons cinq boisseaux pour un sac, nous avons 30,000 boisseaux, soit, à 1,000 boisseaux du wagon, 30 pleins wagons de brochures expédiées d'ici aux frais du peuple. J'ai entendu certains honorables députés s'indigner de la modicité des appointements payés aux commis et employés de chemins de fer. Je reconnais que ces commis devraient être payés ; car j'en connais qui sont tenus de faire le service dans des wagons remplis jusqu'au plafond de ces brochures ; on s'attend qu'ils feront leur travail dans ces wagons moyennant de faibles appointements. Les députés devraient solder eux-mêmes les frais de poste de leurs brochures ; s'il me faut expédier des publications moi-même, j'en solderai le port, et chacun devrait faire de même. Le privilège du contreseing n'est destiné à couvrir que les envois ordinaires de documents parlementaires aux électeurs.

M. N. BOYD (Macdonald) : Nous avons beaucoup entendu parler des sacs de malle; et maintenant, nous venons de recevoir une une leçon de la part de ce que je pourrais appeler un des sacs à paroles.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. BOYD : Je me rétracte ; mais je dois dire que lorsque l'honorable député ou aucun autre en cette Chambre entreprend de rapetisser l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), il entreprend une tâche au-dessus de ses forces et au-dessus de celles d'aucun autre en ce pays. L'honorable député de Grey-est avait une réputation en cette Chambre longtemps avant que l'honorable préopinant fût même du tout connu, et il continuera d'avoir une réputation après qu'un grand nombre de ses critiques d'aujourd'hui auront disparu de la scène. Revenons à la question. Je crois qu'en vertu de l'Acte nous avons le droit d'expédier des colis n'excédant pas quatre livres et l'administration des Postes est tenue de les accepter et d'en prendre soin. Nous n'avons aucunement outrepassé nos droits. Si quelqu'un désire contester ce que je vais dire, soumettons la question au comité des privilèges et élections ou à aucun autre comité, et je me fais fort de prouver que pour presque chaque jour de la session, ou du moins depuis que les envois de publications ont commencé à se faire, les libéraux ont envoyé de 25 à 50 sacs. Tous ces envois ont été contresignés ; les libéraux, de toutes manières, ont exercé leurs privilèges ; et maintenant que nos propres envois sont retardés par les leurs, l'honorable directeur général des Postes nous menace de nous enlever les sacs et de les distribuer. Attendons qu'il le fasse. Les libéraux ont expédié une quantité beaucoup plus grande de publications que les conservateurs; 250,000 exemplaires du discours du premier ministre sur le projet de chemin de fer transcontinental ont été distribués par tout le pays sous le contreseing de ces messieurs de la droite. Nous, nous expédions les discours de notre chef et de l'honorable gentleman que nos amis de la droite admiraient et admirent

encore: l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, afin que les électeurs connaissent également l'autre côté de la question. Puis, outre les discours qui sont envoyés d'Ottawa, le " Herald," de Montréal, me dit-on, fait expédier, à des centaines de mille exemplaires, en supplément au journal, les discours de ces messieurs aux autres journaux libéraux, dans toute l'étendue du pays ; et de cette manière encore, il met à contribution le service des Postes pour la distribution de ces discours parmi le peuple.

L'honorable directeur général des Postes trouve-t-il à redire à cela ? Pas du tout. Il y a là matière à enquête ; pendant qu'on videra les sacs, nous serons là pour voir. Ces honorables messieurs se plaignent de la longueur de la session. C'est la session la plus longue que nous ayons eue au Canada. Ces messieurs de la droite ont voté plus de millions qu'il n'en a jamais été voté en aucune session du parlement. Il est difficile de croire que des hommes en possession de leur raison puissent se décider à voter $120,000,000 pour chemin de fer. Puis nous avons eu un bill des chemins de fer qui nous a occupés pendant deux mois, suivi d'un bill de remaniement des comtés ; et quelques-unes des ces mesures importantes ont été présentées trois mois après la rentrée des Chambres. La Chambre fut convoquée plusieurs mois après la date à laquelle elle aurait dû l'être. Elle ne fut convoquée que le 12 mars, au grand dérangement de tous les députés des districts éloignés. Si le gouvernement ignorait cela, il aurait dû le savoir. Le ministère a mis à la gêne les députés de cette Chambre en les forçant de venir ici à cette date ; et pourtant certains membres de la droite font ces déclarations que nous avons entendues aujourd'hui. Le parti conservateur sera prêt à défendre sa conduite devant le peuple. Que la droite fasse les élections demain ou après-demain ou le semaine prochaine ; nous serons prêts à faire la lutte dans n'importe quelle partie du pays, devant n'importe quel auditoire, et à discuter toutes les questions ; et nous serons aussi à leurs côtés lorsqu'ils videront les sacs de malle.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : M. l'Orateur, vous n'avez pas dû être bien surpris d'entendre soulever cette question cet après-midi par les députés de la droite occupant les banquettes d'arrière, mais vous avez été sans doute grandement étonné de l'attitude prise par l'honorable directeur général des Postes et ministre du Travail. L'honorable ministre, après réflexion, pense-t-il que son rôle en cette affaire a été très brillant ? Je demanderai à l'honorable ministre où il va tirer la ligne ; dans quelle mesure sera-t-il légitime de se servir du privilège de contreseing, et dans quel cas sera-t-il interdit de s'en servir ? L'honorable ministre sera-t-il appelé à déterminer le nombre de discours qui ont été expédiés par l'opposition et le nombre de ceux qui ont été expédiés par la droite ? L'honorable ministre va-t-il fixer une limite, ou soumettre une règle ? Je vais reprendre mon siège pendant qu'il répondra à la question, car il serait très utile que le pays fût renseigné à cet égard. Que l'honorable ministre pose une règle que tout le monde devra observer des deux côtés de la Chambre, afin que personne à l'avenir n'abuse de ce privilège.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sache pas que j'aie jamais dit à aucun honorable député qu'il n'était pas libre de se servir du privilège de contreseing. Le parlement laisse chaque honorable député d'exercer ce privilège en conformité du véritable esprit de l'acte. Ce n'est pas là réellement le sujet à l'examen. C'est la question du nombre insuffisant de sacs de malle pour les journaux qui a été soulevée ; et j'ai déclaré que la raison de cette insuffisance, c'était l'abus commis par un grand journal qui avait détourné de leur usage légitime un certain nombre de sacs reçus du département. Je répète cette assertion. Nous avons accordé à l'éditeur en question des sacs pour la transmission de son journal au bureau de poste ; mais l'éditeur a abusé de ce privilège ; car au lieu de se servir de ces sacs pour cette fin, il les a employés jour autre chose, les a retirés de la circulation, et a empiété ainsi sur les droits des autres éditeurs, en mettant le département dans l'impossibilité de leur fournir des sacs pour la distribution de leurs feuilles. L'usage auquel on a appliqué ces sacs est contraire à la fin que l'on se proposait en les prêtant. Ces sacs sont la propriété du département, et à moins qu'ils ne soient renvoyés, celui-ci va prendre des mesures pour en recouvrer possession.

M. CLANCY : Nous avons entendu cette explication de l'honorable ministre. Toute cette petite comédie s'est faite à propos de quelques sacs de malle.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De milliers de sacs.

M. CLANCY : Quelle sorte de services l'honorable député donne-t-il donc au pays avec un si petit nombre de sacs de malle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le meilleur qu'il ait jamais eu ; beaucoup meilleur que celui du temps des tories.

M. CLANCY : Il nous dit qu'ils ont un petit nombre de sacs de malle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Des milliers.

M.CLANCY : Il dit un millier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit des milliers.

M. CLANCY : J'ose dire que l'honorable ministre manque encore le but. Même si

c'était deux mille, la question ne serait pas changée. Le directeur général des Postes et son département ne sont-ils pas tenus de fournir tout ce qui est nécessaire pour le transport des malles expédiées de tous les bureaux de journaux de ce pays ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il n'y a rien dans la loi qui nous force à transporter les colis postaux de chez les éditeurs . Nous les transportons du bureau de poste une fois qu'ils ont été livrés là.

M. CLANCY : C'est ce que l'honorable ministre fait maintenant. L'honorable ministre sait très bien que le contreseing n'appartient pas seulement aux membres de la Chambre des communes. Durant les sessions du parlement, il appartient à tous les électeurs canadiens. Tout électeur peut envoyer ses colis postaux à cette Chambre s'il se conforme aux règlements du département. Qu'est-ce que cet éditeur a fait ? Littéralement il s'est conformé à la loi. Il n'a violé en rien les termes du statut, et il a agi comme il l'a fait pour la commodité du département des Postes. L'honorable ministre va-t-il avouer qu'il s'est trouvé à court de quelques sacs de malle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTS : De milliers.

M. CLANCY : L'honorable ministre s'est trouvé à court de milliers de sacs ?

M. COCHRANE : Pas du tout.

M. CLANCY : Le pays saura que le département de l'honorable ministre est bien aménagé. S'il ne peut tenir tête au Herald de Montréal et transporter les discours du très honorable premier ministre et de l'honorable ministre des Finances (le tout suivant la loi et sans que personne se plaigne), parce qu'il a un grand nombre de sacs de malle répandus dans tout le pays, les habitants se rendront compte comme l'aménagement du département de l'honorable ministre est parfait. Il dit que si ces quelques sacs de malle ne lui sont pas renvoyés, il y aura du grabuge.

M. CLARKE : Faites entrer les gendarmes.

M. CLANCY : Mon honorable ami (M. Clarke) nous dit de faire entrer les gendarmes. En effet, les gendarmes pourraient être appelés pour surveiller les mouvements de l'honorable directeur général des Postes. Je lui dirai qu'il n'a pas plus de droit de vider ces sacs de malle que n'importe quelautre particulier ; et je ne pense pas que l'honorable ministre tente de les vider, en dépit de ses menaces. L'honorable ministre est grandement tracassé au sujet de quelques sacs de malle. Sait-il qu'il y a deux ou trois ans, dans le département de l'Agriculture, le contreseing du ministre fut employé illégalement et illégitimement pour faire l'expédition de pamphlets politiques ? Et lorsque quelqu'un affirma qu'entre deux mille et trois mille exemplaires du discours du très honorable ministre du Commerce, prononcé à Massey Hall, avaient été expédiés par la poste, le très honorable ministre du Commerce ne déclara-t-il pas lui-même que plus de 10,000 exemplaires avaient été ainsi envoyés ? Pourtant, cela se fit sous l'œil de l'honorable directeur général des Postes, et c'est avec sa sanction et sa connivence que la loi fut violée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette affirmation n'est aucunement fondée.

M. CLANCY : L'honorable ministre ferait mieux de ne pas faire cette déclaration ; autrement je saisirai l'occasion avant la prorogation de produire le contreseing de l'honorable ministre dont j'ai parlé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a dit qu'à ma connaissance et par mon moyen,—qu'à ma connaissance et avec ma connivence——

M. HUGHES (Victoria) : Et par votre moyen aussi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a dit qu'à ma connaissance et avec ma connivence, le ministre du Commerce avait transmis un grand nombre d'exemplaires de son discours de Massey Hall par la poste. Je ne sais trop ce que le ministre du Commerce a pu bien faire ; il se défendra lui-même ; mais je sais qu'aucun ministre n'a jamais à ma connaissance et avec ma connivence abusé du contreseing.

M. CLANCY : Je suis heureux que le directeur général des Postes ait donné cette explication et trouvé un moyen de s'échapper. Je le crois sur parole, comme je suis tenu de le faire ; mais je lui demanderai s'il n'était pas un peu moins vigilant dans cette circonstance que dans celle-ci ?

Ceux qui se plaignent ont-ils jamais signalé cette état de choses à son attention ?

M. CLARKE : A aucun moment ?

M. CLANCY : A aucun moment. Le directeur général des Postes va-t-il être plus modéré, maintenant ? Où donc est le mal ? Qui a transgressé une prescription de la loi ? Qui a seulement manqué aux règles du bon goût, si même il y a une question de bon goût en cette affaire ? J'ajouterai, pour l'information du directeur général des Postes, que cela n'a pas coûté un sou à l'Etat.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, monsieur.

M. CLANCY : Le contribuable ne paye pas un sou de plus à cause de cela. Le directeur général des Postes n'a pas augmenté d'un seul homme le personnel des Postes au parlement. Donc, le pays n'a rien déboursé.

Le directeur général des Postes sait parfaitement que ce grossissement temporaire

de la masse du courrier n'a pas coûté plus cher au pays ; par conséquent, ce dernier n'a pas déboursé un sou pour la distribution de ces brochures électorales. D'où partent ces prétendues réclamations ? Est-ce que le directeur général des Postes ou le chef du gouvernement voudraient empêcher que les renseignements contenus dans ces brochures parviennent au public ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Des renseignements ?

M. CLANCY : Oui, des renseignements sur une question de la plus haute importance sont disséminés par nous dans tout le pays; et c'est la première fois dans l'histoire du Canada que j'entends dire que nous répandons des informations sans valeur, quand la matière nous en est fournie par les honorables députés qui appuient ce gouvernement. L'honorable ministre ne pourra point baillonner l'opinion publique, ni empêcher la manifestation des sentiments véritables du pays. Ils ne pourra pas non plus intervenir pour faire vider les sacs aux dépêches qui sont dans les passages. S'il le faisait, ses employés seraient contraints de remettre toute cette matière dans les sacs et de l'expédier au peuple. Jamais jusqu'à présent la Chambre a été témoin d'un spectacle comme celui dont on nous a gratifiés cet après-midi. J'espère que le directeur général des Postes regrettera ce qu'il a fait ici.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : N'y comptez pas.

M. CLANCY : En s'emportant, il nous a donné un exemple du plus mauvais goût.

M. CLARKE : Il a défié les règlements de cette assemblée.

M. CLANCY : Notre honorable ami dit que le ministre a défié les règlements de la Chambre ; et moi j'ajoute qu'il ne convient guère à un ministre qui est venu se vanter, ces jours derniers, de diriger un département où tout marche admirablement, de nous affirmer aujourd'hui que le gouvernement canadien n'a plus de sacs postaux, que sa provision est épuisée et qu'un grand organe de la presse devra s'en passer jusqu'à nouvel ordre.

Qu'il me permette de lui rappeler que, quelle que soit sa couleur politique, un ministre des Postes est toujours tenu de faciliter la distribution de pareille littérature, sans se préoccuper si elle sert les intérêts de son parti ou non. Si le directeur général des Postes manque de sacs à dépêches, c'étiat à lui de s'en procurer.

Nous avons le droit d'exiger de lui des excuses immédiates. Il doit s'excuser de ne pouvoir, avec tous les moyens qui sont mis à sa disposition, satisfaire aux besoins du service postal dans le pays, et j'espère qu'il ne renouvellera plus de sitôt une scène pareille à celle d'aujourd'hui.

M. S. HUGHES (Victoria): Les membres de l'opposition observaient la contenance de l'honorable directeur général des Postes depuis une heure ou deux avant qu'il éclate. Il ne paraissait pas comprendre ce qui se passait en lui.

M. CLARKE : Il couvait une tempête.

M. HUGHES : Cela est possible. Toute la Chambre admirait l'attitude réservée du premier ministre ; mais le directeur général des Potes avait l'ai de ne rien entendre ; il paraissait abasourdie ; mais finalement, nous avons découvert ce qu'il avait. Il nous a dit que nous remplissions des milliers de sacs à dépêches ; que cela était un scandale ; que c'était abuser outrageusement des privilèges parlementaires, et finalement qu'il faudrait un train spécial pour transporter par tout le pays ce courrier extraordinaire.

Que le directeur général des Postes me permette de lui faire observer que c'était pour rendre service aux fonctionnaires de son ministère que nous avons rempli ces sacs, et de la sorte nous avons rendu service à l'Etat, en faisant un travail qui devait être exécuté par les employés du bureau de poste. Ce travail s'est fait dans le bureau de la distribution, et la matière fut adressée à un membre de la Chambre, comme on avait parfaitement le droit de le faire, et ce dernier, à son tour, a jugé à propos de la réexpédier à qui il a voulu. Il aurait pu en remplir le bureau de poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'aurait pas pu l'y introduire.

M. HUGHES : Oui, il aurait pu, s'il l'eût voulu, entasser ces montagnes de renseignements, pour me servir d'une formule consacrée par le gouvernement, et le directeur général des Postes n'aurait pas osé l'en empêcher. C'est pour aider les employés peu rétribués et accablés d'ouvrage du ministère des Postes, que les députés conservateurs ont eux-même placé cette matière postale dans les sacs aux dépêches. Mais le directeur général des Postes s'est aperçu tout-à-coup que cela pouvait gâter ses chances de remplacer le premier ministre. Il a vu qu'il n'y aurait pas de nouvelle élection à la faveur de laquelle il espère se hisser à la tête du gouvernement. Nous avons deviné ses péoccupations dans ses promenades à travers les rues de la capitale ; nous l'avons observé dans cette enceinte, et spécialement cette après-midi. Il a exprimé son mécontentement de tout ce se passait autour de lui, et il nous a été facile d'en deviner la cause.

Et le voilà qui, pour se créer un peu de popularité, se lance dans une attaque à fond de train contre le parti conservateur qu'il accuse d'encombrer ses wagons-poste. Mais s'il est vrai que le ministre manque de wagons-poste pour le transport des courriers, pourquoi ne transformerait-il pas en wagons-poste quelques-uns des chars particuliers

mis au service des membres du gouvernement?

M. COCHRANE : Le wagon de Sifton est au repos en ce moment.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En effet, il est disponible.

M. HUGHES (Victoria) : Le directeur général des Postes proteste contre la présence de ces sacs dans les passages. Eh bien ! il ne nous est pas possible, à nous députés conservateurs, de nous présenter à la porte de service du bureau de poste de la ville avec le contreseing du ministre pour y déposer des circulaires qui, strictement, devraient passer d'abord par la poste du parlement. Le parti conservateur agit en plein jour, au vu et au su de la Chambre entière, et il ne redoute pas les commentaires du public.

Le directeur général des Postes affirme qu'il n'a pas de sacs à dépêches. Où sont-ils?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y en a des centaines dans cet édifice.

M. COCHRANE : Tiens! il y en avait des mille, tout à l'heure !

M. HUGHES : On voit dans le rapport de l'auditeur général un alinéa relatif à des réparations aux sacs postaux. Voici la mention de la " Ottawa Supply Co'y.", société nominale créée de toutes pièces pour l'occasion, j'imagine. Cette société a présenté une facture dont voici les articles : 900 sacs à $1.70 chacun ; 300 sacs à $1.60 ; 15 sacs à $1.50 ; 45 sacs $1.20 ; 1850 sacs à $1.35—je pense que ce nombre devrait nous satisfaire, suivant l'estimation du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le double qu'il vous faudrait.

M. HUGHES : Eh bien ! en voici d'autres: 230 sacs à $1.05 ; 150 sacs à $1. C'est plus que nous en avons dans les passages en ce moment. Ensuite, voici des poches en coutil : 140 à 30 cents ; 477 à 30 cents ; 114 à 25 cents. Sacs en coutil pourvus d'un anneau : 118 à 25 cents ; sacs en filasse : 64 à 25 cents ; sacs en mailles : 6 à 95 cents ; 7,500 à 80 cents. Où sont-il tous? 4 à 85 cents ; 1, 80 cents ; 190 à 45 cents. Sacs en toile rouge rayée : 48 à $1.65 ; 150 à $1.30 ; 24 à $1.25 ; 150 à $1.25 ; 150 à $1.15 ; 100 à $1.10.

Tout cela est en blanc et en noir dans le rapport de M. l'Auditeur général de 1902, page S—11. Si seulement j'avais le rapport de cette semaine, je pourrais entasser devant vous des monceaux de renseignements.

Voici maintenant des sacs jaunes. Je suppose qu'on les réserve pour le Douze-Juillet. Je serais pourtant bien étonné d'apprendre que le grand-maître en a eu quelques-uns à sa disposition.

M. SPROULE : Je sais gré au ministre de cette délicate attention.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela prouve que je suis bon prince. Y en a-t-il des verts ?

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose que le directeur général des Postes en a au ministère de toute les sortes. Peu importe la couleur. En voici encore 150 à 40 cents ; 100 à 25 cents, 24 à $1.16.

J'aperçois encore cet item : C. Warner, d'Ottawa, réparer 338 sacs en coutil à 42 cents pièce ; garnir de broches et d'anneaux: 452 sacs à 5 cents ; réparer des sacs à journaux en filasse : 80 à 41 cents ; garnir de cordons, d'étuis et de viroles : 481 sacs à 9 cents.

Ce doit être les vieux sacs raccommodés que le ministre a mis à l'usage du parti tory.

Voici maintenant le nom d'autres fournisseurs de l'Etat : MM. William Willis et Fils d'Aurora. Il me semble pourtant qu'Aurora est situé à peu de distance au nord de Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans le comté d'York-nord ; un joli endroit.

M. HUGHES (Victoria) : Dans la division nord d'York, représentée par l'honorable directeur général des Postes.

Au nom de la maison William Willis et Fils, d'Aurora, je trouve ceci : sacoches en coutil brun : 25 à $1.80 ; 200 à $1.80 ; serviettes en coutil : 73 à 45 cents ; réparer des sacs à dépêches, 6,732 à 25 cents ; sacs en coton sans coutures, 300 sacs à 38 cents ; 100 à 35 cents ; 50 à 33 cents.

Autre facture : F. H. Winter, d'Aurora, courses supplémentaires pour porter les sacs à dépêches, entre la gare du chemin de fer et le bureau de poste, 242 voyages, que ce fournisseur a dû faire à la station pour y transporter ces sacs ; il a demandé 25 cents par voyage. Et pourtant, le directeur général des Postes a l'audace de nous affirmer de sa place qu'il manque de sacs à dépêche.

J'ai été bien surpris, aujourd'hui, de voir le député de Bonaventure (M. Marcil) se lever, comme poussé par un ressort, au signe de tête du ministre. On parle d'indépendance parlementaire. Où est-elle, cette fameuse indépendance, quand nous voyons un député obéir aussi promptement, et, sur un signe d'un ministre, se lancer à l'assaut des privilèges des mandataires du peuple ? Où est-elle, cette fière indépendance des gens de l'ouest ,quand nous voyons le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) avancer au commandement du ministre pour dire qu'une lettre avait subi un retard dans son envoi par la poste ? L'esprit naturellement tyrannique du directeur général des Postes nous était connu ; mais je n'aurais pas imaginé qu'il l'eût poussé jusqu'à ces extrémités.

En terminant, je préviens le ministre que le représenant du peuple qui a placé cette matière dans les sacs aux dépêches a rendu service à l'administration des Postes, et si le ministre et ses fonctionnaires osent mettre

la main sur ces sacs, il pourrait leur en cuire.

Le ministre peut exercer ses pouvoirs pour saisir ces sacs ; il peut avoir le droit de le faire.

Quelques VOIX : Il ne l'a pas.

M. HUGHES (Victoria) : Qu'il possède ces pouvoirs ou non, je le défie de les exercer en cette occasion.

L'honorable ministre s'est tellement prostitué aujourd'hui, qu'il faudra bien des flagorneries comme celles dont nous avons été témoins cette après-midi pour lui reconquérir la place qu'il occupait auparavant dans l'estime publique.

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

Chambre des communes—somme supplémentaire nécessaire pour le payement des commis de session, $2,330.

M. l'ORATEUR : Nous avons eu besoin de cette somme à cause de la prolongation imprévue de la session. Elle servira à payer les commis de session pour leur temps de service jusqu'au 30 de ce mois. Les estimations budgétaires avaient été faites pour une durée qui ne devait pas, dans l'opinion du gouvernement, atteindre cette date.

M. CLARKE : Est-ce qu'il a été donné une suite quelconque aux requêtes qu'on a adressées à M. l'Orateur au sujet de l'augmentation du traitement de certains fonctionnaires de son ressort. Ceux-ci touchent-ils les mêmes appointements qu'auparavant, ou leur a-t-on accordé une augmentation ?

M. l'ORATEUR : Non. Les commis de session sont divisés en trois classes : les uns reçoivent une rétribution de $3 par jour; un deuxième groupe reçoit $3.50, et la troisième classe, composée de spécialistes, les sténographes et les clavigraphistes, $4.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous augmenté le nombre des commis de session cette année ?

M. l'ORATEUR : Il est resté le même : vingt-cinq.

M. CLARKE : Ce crédit comprend-il une gratification supplémentaire aux messagers et gardes de service ? Toucheront-ils une allocation spéciale, à part leur rétribution quotidienne ?

M. l'ORATEUR : Ces fonctionnaires n'ont pas de motifs de se plaindre de la longueur de la session, parce que, étant payés à la journée, ils touchent en conséquence.

M. HUGHES (Victoria) : Je désirerais beaucoup connaître votre opinion, M. l'Orateur, sur l'idée que j'ai émise l'autre soir, vous proposant de mettre les correspondants parlementaires des journaux au nombre des commis de session.

Sans doute, un certain nombre d'entre eux se font un revenu supplémentaire plus ou moins important en écrivant le compte rendu des séances des comités ; mais ce travail est très fatiguant, et je crois qu'ils gagnent bien leur argent à cette besogne. Mon avis est que le public approuverait M. l'Orateur, s'il mettait les correspondants de la presse au rang des commis de session. Ils rendent beaucoup de services aux députés et économisent de cette façon le salaire de plusieurs commis.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas eu le temps d'examiner bien à fond cette question ; mais il ressort des informations que j'ai prises auprès des membres du personnel parlementaire que cette rétribution n'a jamais été accordée jusqu'ici.

M. HUGHES (Victoria) : Ne croyez-vous pas que ce serait un bon précédent à établir ?

M. l'ORATEUR : C'est une question trop importante pour que je puisse donner, séance tenante, une opinion à cet égard. Nous servirions un traitement à des individus qui échappent à l'autorité et à la surveillance de la Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : Ils en dépendraient dorénavant.

M. l'ORATEUR : Je crois que les représentants de la presse préféreront garder leur liberté.

Compte rendu des débats—clavigraphistes, $560.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi, s'il vous plaît ?

M. l'ORATEUR : Les clavigraphistes sont ces jeunes gens qui aident les sténographes officiels à dresser leur compte rendu.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que le compte rendu des débats n'est pas fait à l'entreprise ?

M. l'ORATEUR : Non ; les sténographes officiels sont des fonctionnaires parlementaires. Le mode de l'adjudication a été abandonné il y a vingt ans passés.

Messagers de session, $2,500.

M. SPROULE : Combien en avons-nous ?

M. l'ORATEUR : Quarante neuf.

M. HUGHES (Victoria) : Sont-ils payés tant par jour ?

M. l'ORATEUR : Oui.

Bâtiments fédéraux à Ottawa—somme supplémentaire nécessaire pour le musée Victoria et autres édifices, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande un crédit général, parce que l'année dernière le budget principal contenait des crédits pour deux ou trois bâtiments civils à Ottawa. Je n'ai pas encore adopté un plan définitif ; mais si la Chambre nous accorde ce crédit, je compte pouvoir, durant les vacances parlementai-

res, faire des arrangements pour l'acquisition d'emplacements.

M. SPROULE : Vous vous proposez de commencer bientôt les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il quelque idée de l'endroit où sera construit le bâtiment du musée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons encore pris aucune décision définitive. Si j'allais exprimer ma préférence pour un emplacement quelconque, j'éprouverais beaucoup de difficulté à l'obtenir pour un prix raisonnable.

L'honorable M. HAGGART : Je ne sais s'il voulait parler de ce bâtiment, mais il me semble que le ministre des Finances a déclaré qu'il était impossible d'ériger ce bâtiment sur un terrain de l'Etat, mais que nous pouvions faire l'acquisition d'un emplacement attenant aux terrains nationaux. Il ajouta : Je préfère ne pas préciser l'endroit, pour prévenir une surélévation du prix.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un des sujets à l'étude. Je ferai mesurer le terrain de nouveau, afin de m'assurer si l'architecte s'est trompé. Je suis même à faire mesurer la propriété. Il se peut que nous soyons obligés d'acheter la propriété attenante.

L'honorable M. HAGGART : Il est fort étrange que nous soyons appelés à voter un crédit sans savoir à quoi il sera consacré. Le gouvernement a toujours le droit de faire faire une estimation raisonnable et d'exproprier, mais nous avons celui de connaître ce qu'il est question d'acheter, avant de voter le crédit destiné à l'achat. C'est ce ce qui se fait en Angleterre, les ministres étant d'avis que s'ils manifestent au public leur intention d'acheter une certaine propriété, force leur est ensuite de la payer deux ou trois fois plus cher.

M. BIRKETT : J'espère que la députation sera unanime à approuver ce crédit. En effet, il n'est peut-être pas un député qui n'ait admis la nécessité d'agrandir nos édifices publics. A mon sens, l'honorable ministre des Travaux publics a très bien fait de demander ce montant de cette façon. En précisant d'avantage il serait probablement mis dans l'impossibilité d'acheter un emplacement à un prix raisonnable. Il y a dans la ville deux ou trois emplacements dont les propriétaires seraient heureux de faire la vente. Pour moi, convaincu que le ministre saura choisir l'emplacement le plus convenable parce qu'il a à cœur l'intérêt du gouvernement et du développement, je serais bien d'avis qu'on le laissât faire ce choix lui-même. J'ose donc espérer que ce crédit sera adopté sans autre opposition.

M. HUGHES (Victoria) : Il s'agit de l'édifice du musée géologique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Je félicite l'honorable ministre. Il est temps que nous ayons un meilleur musée et un meilleur édifice où nous puissions l'installer. La députation et le peuple seront heureux que l'honorable ministre achète tout de suite un emplacement et qu'il fasse commencer les travaux de construction dès l'année prochaine, s'il est encore ministre,

M. RICHARDSON : Et l'hôtel des monnaies ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On est à en dresser le plan. Il s'agit maintenant de trouver un emplacement.

Travaux publics—imputable sur le revenu—édifices publics, Québec—hôpital pour le traitement des immigrants atteints de trachome et d'autres maladies analogues, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous a représenté, il y a quelque temps, la nécessité de cet édifice. Après mûre examen, nous avons décidé de laisser cette question en suspens. On est revenu à la charge en disant qu'un certain nombre d'immigrants étaient atteints de cette maladie, qu'elle pouvait se répandre dans le pays, et que, par conséquent, l'intérêt public exigeait impérieusement que cet édifice fût construit.

M. FOWLER : L'honorable ministre ne pense-t-il pas qu'il vaudrait mieux renvoyer ces immigrants dans leur pays ? Je trouve singulier que nous soyons obligés de leur construire un hôpital pour y traiter cette maladie dont ils souffrent. Cette demande de crédit est inouïe et même absolument scandaleuse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député nous a habitués à ses excès de langage.

M. FOWLER : C'est peut-être du directeur général des Postes que j'ai appris à m'y livrer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami paraît avoir beaucoup d'aptitude à s'instruire, car il y a peu de temps qu'il est député. L'honorable député de Grey-est et certains autres comprendront sans doute mieux que moi la nécessité de cet édifice. On pourra s'y assurer si les immigrants sont atteints de cette maladie. L'inspecteur de santé m'a fait observer que la science est impuissante à la diagnostiquer sans un minutieux examen. On a admis certains immigrants comme n'étant pas atteints, lorsque, de fait, ils l'étaient, et ils se sont trouvés libres de rester au foyer et d'y mettre en danger la santé des autres, car on ne pouvait plus les renvoyer.

M. FOWLER : Il est dit que cet édifice est destiné non à l'examen, mais au traitement des immigrants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami sait tout, il n'a pas besoin d'explications.

M. BELL : Ils iront là pour qu'il soit établi s'ils sont ou ne sont pas malades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et pour y être traités et guéris, s'ils sont malades. Mais les inspecteurs de santé m'ont dit que cet édifice devait surtout servir à l'examen des immigrants.

M. COCHRANE : Comment les médecins américains arrivent-ils à découvrir si les immigrants sont ou ne sont pas atteints ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le sais pas personnellement, mais on me dit que c'est par les mêmes moyens.

M. COCHRANE : Je crois que le médecin américain de ce port examine les immigrants et renvoie ceux qui sont atteints.

Le PREMIER MINISTRE : Les Etats-Unis ont un édifice à eux, à Québec.

M. FOWLER : Si le ministre des Travaux publics s'est bien expliqué, il a mal choisi ses mots. Il n'est pas dit qu'on examinera les immigrants pour découvrir s'ils sont atteints de cette maladie, mais qu'on veut construire "un hôpital pour le traitement des immigrants atteints de trachome et d'autres maladies analogues."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose que c'est aux fonctionnaires du département qu'il faut attribuer la responsabilité de ce texte. Il peut ne pas exprimer identiquement l'idée que m'ont exposée les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur qui font partie du département de l'immigration. De mon côté, je n'ai pas fait toutes les minutieuses recherches que j'aurais peut-être dû faire, mais je tiens de ces fonctionnaires que la construction de cet édifice a surtout pour objet la découverte de la maladie chez les immigrants.

Le PREMIER MINISTRE : Etant de Québec et connaissant mieux que mon honorable ami les circonstances, je puis donner quelques explications. C'est la découverte d'un certain état de choses, l'année dernière, qui a fait songer à la nécessité de construire cet édifice. Des experts en médecine de Québec se sont aperçus que certains immigrants d'Europe, atteints de cette maladie, avaient échappé à la surveillance qui s'exerce à la Grosse-Isle. Arrivés à Québec ils furent soupçonnés de souffrir du trachome et furent gardés à Saint-Roch, où la population est très dense. On fit visiter la maison où ils étaient et il y fut trouvé douze malades. On redoutait à bon droit une épidémie, et il fallait à tout prix conjurer le danger. Nous pensâmes donc qu'il valait mieux isoler les malades dans une maison convenablement aménagée à cette fin.

M. SPROULE : J'avais compris que le ministre se proposait de faire construire un édifice afin de tenir ces malades isolés des autres immigrants jusqu'à ce qu'il fût possible de les renvoyer dans leur pays. Il est hors de doute que cette maladie est contagieuse et qui si elle est parfois curable, dans la plupart des cas elle ne l'est pas. J'admets qu'on a fait précisément ce qu'il fallait faire. On ne saurait isoler ces gens-là trop tôt, car permettre à la maladie de se répandre ce serait aggraver le mal.

Québec, édifices militaires—nouvelle fonderie (à voter de nouveau), $4,80.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a déjà voté ce crédit, mais il est devenu caduc à la fin de l'exercice, les comptes n'ayant pas été produits et n'étant pas prêts à être payés. Je demande que l'on vote ce crédit de nouveau, afin de les payer. Il en est ainsi du crédit suivant, qui est de $3,000 et doit être consacré à la construction de la nouvelle fabrique d'armes.

M. BELL : A-t-on fini de construire ces édifices?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a encore quelque travaux à faire relativement à l'installation de l'outillage.

Nouvelle-Ecosse, édifices publics—édifices public de Springhill, réparations, $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est nécessaire à cause du malheureux accident où celui qui en était était responsable et un de ses camarades trouvèrent la mort. L'édifice fût endommagé et l'appareil de chauffage mis hors de service.

M. FOWLER : Quelle est la cause de cet accident?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'employé qui avait la garde de l'édifice fut tué. L'expert chargé d'aller faire une enquête fit rapport que tout avait sauté, mais qu'il avait trouvé fermées deux grandes valves qui auraient dû être ouvertes et que la vapeur ne pouvant s'échapper avait causé cette explosion.

Edifices publics en général—dépôts d'immigrants, $12,000.

Ce crédit est requis par le ministre de l'Intérieur ; il prétend qu'il est urgent que l'on construise ces édifices. Nous avons même fait commencer les travaux de construction de l'un d'eux, tant la chose est nécessaire. Ces édifices seront situés là où est la colonie Barr. Nombre d'immigrants arrivés tard dans la saison ne se sont pas pourvus de logis pour l'hiver. Nous nous proposons de construire un édifice temporaire où ils puissent se loger.

M. GOURLEY : Il faudrait avoir bien soin de faire tout le possible pour protéger ces gens-là durant l'hiver, sans égard à ce que cela pourrait coûter, car, quelle que soit leur imprévoyance, si on manquait de les satisfaire, il se ferait une foule de fausses représentations contre le Canada au printemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'admets bien, mais en ces matières les départements désirent toujours que les choses se fassent vite et demandent pour cela beaucoup d'argent. Il faut que quelqu'un s'occupe de limiter les dépenses. J'ai fait en sorte que le crédit fut aussi faible que possible, mais l'honorable député a tout de même raison de dire qu'il faut protéger ces gens-là de notre mieux, dussions-nous y perdre de l'argent.

Quai de Ville-Marie—lac Témiscamingue, réparations, réfections, etc., $2,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un petit quai à cet endroit. Il y a là une colonie considérable et le commerce augmente d'une façon merveilleuse dans cette région. C'est ce que m'a fait comprendre une députation envoyée ici. Jusqu'alors je ne le croyais pas. Ce crédit a pour objet l'agrandissement de ce quai pour les besoins de ce commerce qui va se développant.

Port de Windsor—barrages de déviation, digues et aprofondissement de la rivière Avon crédit caduc à voter de nouveau), $70.

M. FOWLER : Est-ce que ce sont là tous les crédits qu'on doit demander pour l'exécution de travaux publics à la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'il y en ait d'autres.

M. GOURLEY : J'ai reçu aujourd'hui une lettre demandant la construction d'un phare permanent à la rivière Bass. L'honorable ministre des Finances voudra bien remarquer qu'il y a là une importante compagnie industrielle à la tête de laquelle se trouvent les MM. Fulton. La manufacture est à quinze ou vingt milles du chemin de fer ; cependant, grâce aux moyens d'expédition que fournit la baie de Fundy en été et grâce à la possibilité de voiturage jusqu'à la station en hiver, cette manufacture réussit à faire de magnifiques affaires en expédiant ses produits—ce sont des meubles—dans toutes les parties du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Ces industriels ont rencontré sur leur chemin de nombreuses difficultés qui auraient suffi à en décourager une foule d'autres, leur établissement à même passé au feu ; mais ils ont persévéré et ils expédient aujourd'hui une grande quantité de leurs produits à la baie de Fundy. Nous avons fait construire un quai à cet endroit, il y a une coupe d'années, mais M. Edward Fulton, un des hommes les plus importants de notre comté—malheureusement, il est libéral, mais sous tous autres rapports c'est un homme des plus distingués—m'a écrit une lettre dans laquelle il se plaint qu'il est très difficile aux steamers de se rendre jusqu'au quai et qu'il est obligé de tenir une lanterne allumée sur le quai afin de leur permettre de s'y rendre. On est obligé de charger les steamers au plus tôt lorsqu'ils peuvent se rendre jusque-là, à la faveur de la marée montante. M. Fulton pense qu'il suffirait de $300 ou $400 pour construire à cet endroit un phare permanent qui permettrait aux steamers d'aborder avec moins de difficulté.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député prétend-il que ce libéral veut absolument faire de la lumière dans cet endroit ?

M. GOURLEY : Je n'entends pas mêler la politique à cette question ; quelles que soient ses opinions en politique, M. Fulton est très capable et est aussi un excellent citoyen. Je demande à l'honorable ministre des Travaux publics de voir à doter cet endroit-là de nouvelles commodités.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est un peu tard pour inscrire au budget un crédit à cette fin. Je connais ce M. Fulton dont vient de parler mon honorable ami (M. Gourley), je connais également l'importance de son industrie, mais c'est à l'honorable ministre des Travaux publics de dire s'il y a lieu d'installer à cet endroit-là un phare permanent.

M. GOURLEY : Ce port est inutile si les steamers ne peuvent s'y rendre qu'à la faveur de la marée montante, leurs courses étant trop irrégulières.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'on a vraiment besoin de lumière dans le comté de Colchester.

M. SPROULE : L'installation de ce phare coûterait si peu de chose que le gouvernement pourrait bien prendre à même le crédit consacré aux phares en général de quoi pourvoir à l'établissement de celui-là ; de cette façon il n'y aurait pas besoin d'un crédit spécial.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre des Finances a raison ; on demande de la lumière dans le comté de Colchester. Cela suffit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vrai, mon honorable ami a raison. Je ferai faire un rapport et je serai heureux qu'il me soit remis au cours de la semaine prochaine. Il y a un crédit général à même lequel on peut prendre de quoi construire ce phare.

Subventions postales et subventions aux paquebots—service à la vapeur entre Petit-de-Grat et le terminus du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave, $3,000.

M. FOWLER : Veuillez donner des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à l'établissement d'un service qui contribuera dans une très large mesure à alimenter l'Intercolonial. Il développera dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse l'industrie de la pêche, qui a déjà servi de thème à une couple de débats dans cette Chambre. Il favorisera l'expédition du poisson frais de la partie est de la Nouvelle-Ecosse dans les provinces d'en haut et même dans les états américains de l'ouest. Cette industrie importante se développe constamment et a déjà fourni un trafic considérable à l'Intercolonial. Ce crédit a pour objet de développer le service des steamers par rapport à ce commerce. Je suis sûr qu'il aura pour effet d'assurer à ce chemin de fer un nouveau trafic considérable.

M. FOWLER : Quel steamer emploiera-t-on sur cette ligne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore, le parcours n'a pas encore été déterminé.

L'honorable M. HAGGART : Décidément, il faut mettre un terme aux subventions. C'est pousser le principe des subventions jusqu'à l'absurde que de subventionner des steamers pour qu'ils apportent du trafic à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis certain que cette Chambre n'a jamais voté de subvention plus nécessaire. L'importance du développement de l'industrie du poisson frais a déjà été discutée dans cette Chambre et nous ne pouvions lui aider d'une manière plus efficace qu'en reliant entre elles les pêcheries de cette côte avec le terminus du chemin de fer à Mulgrave. Il se fait au cap Canso une exploitation de poisson frais considérable qui a fourni déjà beaucoup de trafic au chemin de fer de l'Intercolonial, et le projet actuel lui amènera un trafic semblable du Cap-Breton ; nous ne pouvons employer notre argent plus utilement qu'en accordant cette subvention.

M. BELL : Où se trouve Petit-de-Grat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Richmond, sur l'Ile Madame.

M. FOWLER : Est-ce une localité considérable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un district où les pêcheries sont dispersées, mais d'où l'on exporte beaucoup de poisson frais, industrie qui nécessite une organisation toute spéciale, et qui entraîne beaucoup plus de frais que celle du poisson séché. Cette subvention a pour but d'aider un steamer à recueillir le poisson frais aux différents endroits de pêche et à l'expédier ensuite par chemin de fer.

M. BELL : Il y a déjà deux steamers qui font le service dans ces parages. Un de ces steamers voyage de Canso à Arichat et l'autre navigue dans la passe de Lennox jusqu'à Saint-Pierre. Je suppose qu'un de ces steamers doit passer près de Petit-de-Grat. Je ne me rappelle pas dans le moment où se trouve Petit-de-Grat ; je crois, cependant, que le steamer qui fait le service dans le détroit de Lennox doit passer tout près de cet endroit.

M. KENDALL : Ce n'est pas sur l'autre côté de l'Ile.

M. BELL : Le steamer qui va à Canso va aussi à Arichat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le steamer de Canso est toujours tellement rempli de passagers qu'il ne peut entreprendre ce service.

M. KENDALL : Il y a sept ou huit ans que l'établissement qui fait le commerce de poisson frais est fondé à Canso, et dès la première année l'Intercolonial en recevait un trafic de $4,000 et $5,000 ; l'année dernière il en fournissait $27,000. D'autres maisons de même genre ont été établies dernièrement, et avant longtemps le chemin de fer Intercolonial devra retirer du transport du poisson frais de l'Atlantique en $75,000 à $120.000.

L'honorable M. HAGGART : Combien Petit-de-Grat fournira-t-il de trafic ?

M. KENDALL : Il est plus que probable que d'ici à cinq ans le trafic provenant de cet endroit sera plus considérable que celui qui vient de Canso dans le moment.

M. COPP : Cette subvention à un steamer est une très bonne chose et je l'approuve de tout cœur. C'est le meilleur moyen de recueillir le poisson frais pour l'expédier sur les marchés de l'ouest, mais je veux demander à l'honorable ministre des Finances de ne pas s'arrêter là. Cette même industrie commence aussi à se développer aux ports de la baie Sainte-Marie et dans la baie de Fundy, d'où l'on transporte aujourd'hui du poisson frais à Saint-Jean pour expédition dans l'ouest par l'Intercolonial et le Canadien du Pacifique. Il y a un bateau qui a pu réussir à faire ce service, mais pas d'une manière satisfaisante. Il rend, cependant, de grands services aux pêcheurs, et bien que je ne vueille pas demander de faire voter quelque chose à cette session, j'espère que l'essai que l'on va faire donnera des résultats si satisfaisants que l'année prochaine le gouvernement consentira à accorder une subvention à un petit bateau qui fera le service des ports de la baie Sainte-Marie et de la baie de Fundy jusqu'à Saint-Jean.

M. FOWLER : Le gouvernement sait-il s'il y a quelqu'un prêt à placer un bateau spécial pour faire ce service sur cette route?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement demande ce crédit dans l'espérance d'engager quelqu'un à placer un bateau, mais nous n'avons fait encore aucun arrangement.

M. SPROULE : Les pêcheurs possèdent-ils des bateaux à vapeur propres à faire ce service ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il faudra faire des arrangements avec des armateurs.

Pour payer Wm Perkins des copies supplémentaires des témoignages dans l'affaire de la pétition d'élection de Lisgar, $8,036.

M. SPROULE : Je voudrais avoir des explications concernant cette dépense.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le décret du conseil exige que des copies des témoignages données dans les procès d'élection soient faites, et fixe à dix cents par page le coût de la première copie des témoignages et à trois cents chaque copie additionnelle. Dans le cas en question, les juges n'ont pas eu besoin de copies, et le sténographe n'en a fait qu'une pour l'Orateur des communes. L'auditeur général a interprété le décret du conseil comme ne donnant droit à M. Perkins qu'à trois cents pour cette copie. Strictement parlant cette prétention est juste. Nous avons modifié le décret du conseil de façon à ce que le sténographe, lorsqu'on ne lui demande qu'une copie, ait droit à dix cents pour cette copie. Vu que M. Perkins a fait ce travail avant l'adoption de ce dernier décret du conseil, il est nécessaire pelé à payer les copies des témoignages dans les procès d'élection ?

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il que le gouvernement fédéral soit appelé à payer les copies des témoignages dans les procès d'élections ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les tribunaux qui jugent les contestations électorales sont considérés comme tribunaux fédéraux, et le gouvernement fédéral est responsable de toutes les dépenses d'un procès devant ces cours. On a déjà soulevé dans la cause de Valin vs. Langlois la question de savoir si les juges des cours provinciales pouvaient siéger dans un procès d'élection, et le Conseil privé a décidé que les juges provinciaux, lorsqu'ils siègent dans les procès d'élections fédérales, sont des juges fédéraux.

L'honorable M. HAGGART : Mais ces juges devraient alors faire des règlements obligeant qu'on leur donne une copie de la requête.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit pas ici de la copie de la requête, mais des copies des témoignages. Le sténographe a pris les témoignages, et il a été payé pour cet ouvrage, mais non pour la transcription de ses notes dont le décret du conseil fixe le coût par page et par copie. Dans le cas actuel le juge n'a pas cru nécessaire d'avoir ces notes pour rendre son jugement, mais il en fallait tout de même une copie pour l'Orateur, et c'est pour payer cette copie que nous demandons ce crédit.

Supplément nécessaire pour l'impression des billets fédéraux, $30,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Chambre a exprimé dernièrement le désir que les billets de banque fédéraux fussent aussi propres que possible, et comme la circulation des billets augmente rapidement, nous sommes obligés de demander ce crédit à la Chambre afin d'en imprimer un nouveau supplément.

M. SPROULE : Retirez-vous les vieux billets de la circulation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous remplaçons les vieux billets par des neufs aussi vite que les banques nous les renvoient ; cela nous coûte un peu plus cher, mais je suis sûr que la Chambre sera satisfaite.

A lady Lafontaine, au taux de $1,800 par année, à compter du 1er janvier 1903, $2,700.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est nécessaire pour payer la pension à la veuve de sir Louis Hypolite Lafontaine, dont le souvenir est encore vivace et respecté au Canada. Sir Louis Lafontaine est mort en 1863. La veuve était sa seconde femme, née Morrison, elle était mariée avec sir Louis Lafontaine, veuve d'un officier de l'armée anglaise du nom de Kimpton, qui avait été en garnison à Montréal ; à la mort de sir Louis Lafontaine, sa veuve est restée avec certains moyens de vivre, sans que ce fut l'abondance, mais des revers lui sont survenus depuis et l'ont réduite à un état de pénurie absolue. Elle est maintenant âgée de 82 ans, et je suis certain que tout le monde conviendra que nous ne faisons que ce que nous devons faire en lui accordant cette somme.

M. SPROULE : Adopté.

Frais relatifs à la conversion de la dette publique. Les paiements peuvent être faits à des employés du service civil, nonobstant toute disposition contraire contenue dans l'Acte du service civil et l'Acte de retraite du service civil, $5,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Plusieurs emprunts contractés depuis longtemps viendront dus cette année et il sera probablement nécessaire de faire plusieurs voyages à Londres pour en négocier le renouvellement. Il y a déjà quelque temps que le sous-ministre des Finances est en Angleterre ; dans le moment il revient au Canada, mais il n'y a aucun doute qu'il sera nécessaire qu'il retourne à Londres. Une forte partie de ce crédit sera employée à payer ces voyages. Le reste sera employée à faire dans le ministère des Finances un changement que je ne désire pas beaucoup, mais que je suis obligé de faire. Le sous-ministre qui a rempli sa charge à la satisfaction de tout le monde depuis un très grand nombre d'année, a exprimé le désir de se retirer et je fais mes préparatifs pour le remplacer.

Cependant, vu les opérations financières considérables que nous aurons à faire pendant l'exercice courant et d'ici à un an ou deux, j'ai voulu retenir les services de M.

Courtney comme conseiller. Je crois que c'est sage et il me faudra prendre une partie de ce crédit pour payer M. Courtney en sus de la pension de retraite qu'il aura droit de recevoir. C'est un arrangement temporaire pour une année ou deux pendant lesquelles nous pourrons profiter de l'expérience de M.

Cependant, vu les opérations financières considérables que nous aurons à faire, M. Courtney est maintenant sur l'océan et comme je n'ai pas encore fait d'arrangements avec lui je ne suis pas en mesure de dire dans le moment combien il faudra lui payer.

L'honorable M. HAGGART : La loi dit que vous pouvez reprendre dans le service un fonctionnaire à la retraite et lui donner les mêmes appointements qu'il avait lorsqu'il s'est retiré ; vous proposez-vous de lui donner plus que cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous payerons autant que cela. Nous n'aimerions pas à réintégrer M. Courtney dans ses fonctions de sous-ministre doute d'une grande utilité au nouveau sous-ministres. M. Courtney désire être soulagé du travail ordinaire et exempté de la responsabilité de sa charge, mais nous voulons le conserver comme conseiller en rapport spécialement avec ces renouvellements d'emprunts, car ses conseils seront sans aucun doute une grande utilité au nouveau sous-ministre. Nous voulons ajouter un supplément à la pension de M. Courtney pendant une année ou deux.

L'honorable M. HAGGART : Cela ne l'exempte pas de l'obligation de faire reviser ses comptes par l'auditeur général ; il a déjà eu, je crois, quelques désaccords avec l'auditeur général à propos de ses dépenses de voyage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce désaccord paraît sur une difficulté qui a surgi lorsque mon honorable ami était ministre, exactement le même cas que celui-ci, et nous avons suivi le précédent.

L'honorable M. HAGGART : Il y a des précédents que vous ne devriez pas suivre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général, qui par-dessus tout désire être conséquent, a cru que parce qu'il s'était opposé dans un cas de ce genre sous l'administration de mon honorable ami (M. Haggart), il devait faire la même objection dans ce cas-ci.

M. SPROULE : A combien s'élèvent les emprunts qui viennent dus cette année?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un peu plus de £6,000,000 en Angleterre, et un peu plus de $2,000,000 dans le Canada.

M. BELL : Le chiffre exact n'est-il pas de $512,000?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est cela.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances se fait-il conférer des pouvoirs d'emprunts nouveaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; nous avons le pouvoir ordinaire de renouveller les emprunts.

Pour pourvoir aux appointements de trois commis supplémentaires de la seconde classe, $2,100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux de ces fonctionnaires sont maintenant des commis supplémentaires que nous voulons faire entrer dans le service permanent. La besogne a été augmentée considérablement dans le département du secrétaire d'Etat à cause de l'acte de naturalisation. Le secrétaire d'Etat dit qu'il a réussi à réduire à $48,560 cette année la dépense qui s'élevait à $50,160 en 1893, bien que pendant cette période le revenu se soit accru de $12,400 à $52,000.

L'honorable M. HAGGART : Si vous donnez une promotion à ces deux commis, il faudra alors enlever du budget le crédit que l'on a voté pour eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le traitement de ces commis sera compris dans les dépenses éventuelles qui sont déjà votées. L'intention est de ne pas utiliser les crédits votés pour ces commis supplémentaires.

M. SPROULE : Pourquoi alors ne le rayez-vous pas?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne le pouvons, il est voté, et celui-ci est nécessaire afin de nous permettre de porter ces deux commis dans le service permanent.

Pour augmenter de $200 chacun les appointements de A. Power, C.R., et G. L. B. Fraser, C.R., nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $400.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce l'augmentation annuelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Ces deux fonctionnaires sont tous deux des commis de première classe. L'un d'eux est dans le ministère depuis 1874 et l'autre depuis 1879. Tous deux reçoivent aujourd'hui chacun un traitement de $2,600, chiffre qui dépasse celui prévu par la loi, et nous voulons l'élever à $2,800. Tous deux sont des fonctionnaires compétents et nous voulons reconnaître les services importants qu'ils rendent.

Pour porter les appointements de Mlle M. Quain à $500, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mlle Quain est sténographe. Ses appointements sont aujourd'hui de $400 et elle a droit à une augmentation de $30 ; elle dit qu'elle ne peut pas rester au service du gouvernement pour ce prix. Elle est très compétente et pour conserver des employés compétents il faut les payer.

Pour augmenter les appointements de A. J. McGillivray, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $50.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. McGillivray vient des provinces maritimes; bien qu'il soit dans le ministère depuis 1890 je crois qu'il n'a pas encore été porté sur la liste permanente. C'est un employé qui donne beaucoup de satisfaction. Deux commis de première classe ont quitté le ministère et je ne veux pas les remplacer maintenant. Je crois que M. McGillivray a droit à cette augmentation ; ses appointements actuels sont de $700.

Pour pourvoir aux appointements de Thomas Morris, comme commis temporaire à $600, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $600.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Blackadar qui était commis de première classe et employé dans ce que nous appelons le greffe du ministère est décédé il y a quelque temps. On nous a recommandé M. Morris qui dépasse la limite d'âge autorisée pour entrer dans le service civil, mais il a une longue expérience dans un bureau d'avocat de la ville, et c'est justement l'employé dont j'avais besoin.

Bureau de l'auditeur général—pour la promotion de B. W. Sherwood, W. Tucker, S. S. Allen et E. S. Johnston à la 2e classe—$800—moins $512.50 disponibles à même la somme totale contenue dans l'estimation principale, $287.50.

L'honorable M. HAGGART : Ces fonctionnaires ont-ils subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que tous les employés dans le bureau de l'auditeur général ont subi l'examen du service civil. La loi donne à l'auditeur le droit de faire des promotions.

M. FOWLER : Je n'ai aucune objection à ce crédit, mais je crois qu'il y a dans ce département d'autres commis qui mériteraient d'être promus. Je connais en particulier un commis qui remplit très bien son devoir—D. J. Wagner. Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien s'intéresser à ce sujet, et savoir pourquoi M. Wagner n'a pas été promu comme les autres commis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami envahit le saint des saints, et je ne voudrais pas me permettre la même intrusion. La loi donne à l'auditeur général le droit de faire des promotions dans son département. Je ne voudrais pas intervenir dans ses décisions. Il peut avoir tort comme il peut avoir raison ; mais nous devons nous soumettre en silence.

L'honorable M. HAGGART : Nonobstant l'opinion de mon honorable ami le ministre des Finances que la loi donne à l'Auditeur général le pouvoir de faire des promotions, je sais que quelques-uns des prédécesseurs du ministre de la Justice ont soutenu qu'un statut ne peut pas infirmer la prérogative de la Couronne, ce qui revient à dire que c'est le gouvernement qui a le droit de faire les promotions et qui en est responsable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu la déclaration de mon honorable ami qui est homme politique de longue expérience, et qui se base sur l'autorité d'un ministre de la Justice éminent, nous ferions peut-être bien d'étudier la question et de voir si ce droit n'appartient pas au gouvernement.

M. FOWLER : La promotion de M. Wagner serait un bon moyen de faire l'épreuve de ce droit.

M. SPROULE : L'auditeur général n'a-t-il pas dit qu'il manquait de commis dans son département. C'est devant le comité des comptes publics qu'il a dit je crois que s'il avait plus de commis il pourrait publier son rapport plutôt. Le ministre des Finances s'est-il occupé de la question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai discuté cette question avec l'auditeur qui m'a dit qu'il avait maintenant tout le personnel nécessaire. Il n'a demandé de l'augmenter qu'en rapport avec le chemin de fer transcontinental. Il a donné à entendre que pour faire la vérification des comptes de ce chemin il aurait besoin d'un personnel plus nombreux. J'ai discuté cette question avec lui. Je lui ai fait remarquer que ce travail ne commencerait que plus tard, mais que s'il croyait que la vérification des comptes des explorateurs, qui est le seul travail de surcroît qu'il aura à faire d'ici à la prochaine réunion du parlement devait nécessité une augmentation de son personnel, je serais heureux de lui venir en aide. L'auditeur général n'a pas demandé d'augmenter son personnel à cause du surcroît d'ouvrage qui pourra résulter de la construction du transcontinental.

M. SPROULE : J'ai entendu l'auditeur se plaindre qu'il manquait d'espace dans ses bureaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à ce sujet il peut avoir raison de se plaindre. Il en est de même au ministère des Finances. Les autres ministres ont été plus énergiques et ont fait agrandir leurs bureaux, mais à cause de ma timidité je n'ai pu rien obtenir.

Pour pourvoir aux appointements de E. R. A. Taschereau, $1,200.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela est pour la revision des statuts. L'ex-juge en chef de la cour Suprême a été nommé président de cette commission et a amené son secrétaire avec lui. Durant son absence, M. Taschereau, fils du juge en chef, a agi comme secrétaire.

M. FOWLER : Le secrétaire précédent reçoit-il des appointements additionnels ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

Pour aider à N. W. Coutlee en ce qui concerne la publication d'un recueil des jugements de la cour Suprême du Canada, $500.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Coutlée est un des sténographes de la cour Suprême. Il a entrepris la publication d'un ouvrage de beaucoup de valeur, et la pratique a été dans le passé de venir en aide à ceux qui publient des ouvrages de cette sorte.

Somme supplémentaire requise pour dépenses diverses, y compris les Territoires du Nord-Ouest, $5,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement a demandé dans le budget principal la somme de $37,000 et en y ajoutant cette dernière somme nous aurons $42,000. Les dépenses ont augmenté énormément pendant les dix dernières années. De 353 en 1891, le nombre de poursuites au criminel a augmenté à 3,286. Les frais des jurés et des témoins ont augmenté de $3,340 à $11,000. Il est temps que nous nous occupions de la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux placer l'administration de la justice criminelle sous la juridiction des autorités des territoires. La loi que nous avons passée leur confie déjà l'administration de la justice civile.

M. FOWLER : Donnez leur l'autonomie provinciale complète.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela viendra bientôt.

Pour pourvoir au traitement d'un juge additionnel à la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, $4,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans les territoires, le gouvernement fédéral est entièrement responsable des frais de l'administration de la justice, et la besogne augmente considérablement. Il doit être venu des demandes de toutes les parties du territoire, spécialement du district de Macleod ; partout on demande un plus grand nombre de juges. On nous a demandé d'en nommer deux, mais j'ai pris des renseignements et j'ai constaté qu'un seul suffirait.

M. SPROULE : Quel est le nom de celui que vous allez nommer, et où va-t-il habiter ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'en sais réellement rien. Nous accordons déjà aux municipalités la division des districts et la répartition de l'ouvrage.

Pour pourvoir au traitement d'un juge puîné dans le district de Nipissing, Ont., $2,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un de ces cas dans lesquels la législature d'Ontario a créé la charge. Après avoir pris des renseignements, j'ai constaté que le district augmentait rapidement et qu'un juge, même s'il ne faisait pas autre chose que voyager, aurait très peu de temps pour étudier ses causes.

M. FITZPATRICK.

M. FOWLER : Il est étrange que, puisque c'est le gouvernement fédéral qui paie les juges, ce ne soit pas lui qui établisse les cours dans ce district, et fixe le nombre des juges.

L'honorable M. HAGGART : Le remède est à notre disposition. Nous n'avons qu'à ne pas voter de traitement à ce juge. La raison de cette nouvelle nomination est qu'en vertu de la loi d'Ontario une certaine population donne à un district droit à deux juges. La population de Nipissing a-t-elle un chiffre suffisant pour cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La législature d'Ontario a dû prendre ces choses en considération. Je suis le principe posé par sir John Macdonald et confirmé par le premier ministre actuel, que la responsabilité de l'administration de la Justice repose sur les provinces, et que si la province dans l'exercice de cette autorité dit qu'il est nécessaire dans l'intérêt des justiciables de nommer un juge à un certain endroit, nous devons, malgré le pouvoir abstrait que nous avons, nous conformer au désir de la province.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire qu'elle est la population nécessaire pour donner droit à deux juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que c'est 80,000.

M. SPROULE : Un comté qui a 80,000 de population a droit à un juge doyen et à un juge puîné, mais si la population est moindre que cela, le comté n'a droit qu'à un juge.

M. CLANCY : Est-ce un juge puîné que vous vous proposez de nommer dans le cas actuel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLANCY : Ce district comprend plus que le district Nipissing ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est un groupe de districts.

M. SPROULE : Je crois que le district est assez grand.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est assez difficile pour un juge de le parcourir, je m'imagine.

M. SPROULE : Je crois que la nomination est opportune, vu que le district est grand. Au sujet de l'autre point, je voulais dire qu'il y a quelques années la législature d'Ontario a voté une loi empêchant de nommer deux juges dans un comté où la population était moindre que 80,000. Cette loi a été passée lorsque le parti conservateur était au pouvoir à Ottawa. Et on a dit que c'était pour empêcher la nomination d'un plus grand nombre de juges par ce gouvernement. Mais lorsque le parti libéral arriva au pouvoir à Ottawa, la législature antérieure abrogea cette loi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je croyais qu'elle existait encore.

Pour pourvoir à l'augmentation du traitement du juge de la cour de Comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse à $3,000, $600.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député de King (M. Fowler) comprendra la nature de cet item. Le juge Dodd est le juge du district n° 7, Nouvelle-Ecosse, qui renferme Sydney. La besogne judiciaire a augmenté énormément à Sydney dans ces dernière années. A tel point qu'elle est plus forte qu'à Halifax, et l'intention est de donner à ce juge un traitement égal à celui d'Halifax.

M. FOWLER : Quel comté ce district comprend-il ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les comtés de Victoria, de Cap-Breton et de Richmond.

M. FOWLER : Le traitement est le même que celui du juge de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le même qu'à Saint-Jean, Halifax et Charlottetown.

M. COPP : Je n'ai rien à objecter à l'augmentation que l'on veut accorder au juge du district n° 7, mais je crois que les autres juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse devraient aussi recevoir une augmentation. La raison que l'on a alléguée est qu'il y a beaucoup plus d'ouvrage dans le district n° 7 que dans aucun autre district. Je ne veux pas mettre en doute la vérité de cette assertion, mais si le juge de ce district a plus d'ouvrage que les autres ce n'est que depuis un an ou deux. Jusqu'en 1900 il n'avait pas plus de besogne que les juges des districts n° 3 et n° 5. Cette question a été discutée dans la législature provinciale à Halifax, et j'ai ici le compte rendu du débat qui a eu lieu à cette occasion avec les remarques de l'honorable M. Pipes qui était le chef du conseil législatif de cette province. Ce débat indique que le juge Morse du district n° 5, a fait deux fois plus d'ouvrage que le juge Dodd du district n° 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député voudrait-il donner les détails ?

M. COPP : Le district n° 5 comprend le comté de Cumberland et Pictou. En 1900 les honoraires perçus dans Cumberland seulement se sont élevés à $375.85, ou plus que ceux de tous le district composé des comtés de Cap-Breton, de Victoria et de Richmond, qui se sont élevés à $361.25..

Dans le comté de Pictou, qui fait partie du district n° 5, les honoraires payés ont été de $224.80. Ceci fait un total pour le district n° 5 de $590.65 contre $361.25 pour le district n° 7. Prenez maintenant le district voisin, le district n° 4, où le juge Chipman a fait presque trois fois autant d'ouvrage que le juge du district n° 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est-à-dire qu'il a reçu trois fois autant d'honoraires.

M. COPP : Oui, c'est le seul guide que nous avons. Les greffiers des cours de comté dans la Nouvelle-Ecosse font un rapport annuel des affaires qui passent par leur bureau et dans le débat dont je parle, tous les chiffres ont été donnés. Dans le district n° 4, qui comprend les comtés de Colchester, de Hants et de King, le chiffre des honoraires a été beaucoup plus élevé que celui du district n° 7. Dans Colchester seulement les honoraires se sont élevés à $439.50, soit $100 de plus que dans tout le district n° 7. Dans Hants, les honoraires ont été de $233, et dans King de $173, qui fait pour le district n° 4 un total de $846 contre $361.25 pour le district n° 7. Les chiffres que je cite sont ceux qui ont été cités par l'honorable M. Pipes qui s'est opposé dans la législature locale à une proposition équivalant à celle maintenant devant la Chambre. On proposait de diviser le district n° 7 et de faire un district avec le Cap-Breton seulement, laissant Richmond et Victoria former un district séparé où l'on aurait nommé un nouveau juge. Je crois qu'il n'est que juste pour les autres juges des autres comtés de la Nouvelle-Ecosse que je lise ce que l'honorable M. Pipes a dit à propos de cette question en 1901 :

L'honorable M. Pope a dit que le comité des lois et amendements a eu devant lui pendant un certain temps un bill créant une cour additionnelle de district. Le comité a été d'opinion que l'on n'avait pas démontré la nécessité de ce bill, et il a recommandé son renvoi à trois mois. Il y avait à cette époque sept districts judiciaires dans la province. Ce bill propose d'en faire huit. Le district n° 6 comprend les comtés d'Antigonish, Guysborough et Inverness.

Et je veux démontrer que dans les comtés d'Antigonish, de Guysborough et d'Inverness la somme d'affaires judiciaires est beaucoup plus considérable que dans le district n° 7. Les honoraires se sont élevés à $498 tandis que dans le district n° 7, ils n'ont été que de $361, soit $100 de plus dans le district n° 6 que dans le district n° 7.

Le district n° 7 comprend Cap-Breton, Victoria et Richmond. Le bill propose de diviser ces deux districts en trois. Si le bill était adopté le comté de Cap-Breton formerait un district à lui seul. Il n'y a pas présentement de district judiciaire composé d'un seul comté, excepté le district n° 1, comté d'Halifax. Il ne lui semble pas et il n'a pas semblé au comité que l'on pouvait prétendre que le comté de Cap-Breton, comprenant Sydney, avait atteint la population du comté d'Halifax, ni qu'il était nécessaire d'avoir un juge en permanence dans le comté de Cap-Breton. Ainsi que les honorables députés le savent, tous les ans le secrétaire provincial reçoit un rapport indiquant le chiffre des honoraires perçus par chaque greffier de cour de Comté. Ces rapports sont une bonne indication de la somme des affaires judiciaires de chaque comté. Ces chiffres sont comme suit pour l'année der-

nière : Antigonish, $236.04 ; Guysborough, $82.35; Inverness, $154.20 ; en tout pour le district n° 6, $472.59. Le Cap-Breton, le comté que l'on se propose d'ériger en district séparé, $288.05 ; Victoria, $21.90 ; Richmond, $51.30 ; en tout pour le district n° 7, $361.25. Les honoraires reçus à Cumberland dans le district n° 5 s'élèvent à $365.85 plus que le total du district n° 7, et à Pictou $224.80, en tout $590.35. Dans le district n° 4 les honoraires ont été, à Colchester, de $439.50, plus que dans tout le district n° 7 ; dans Hants $332.02, et dans King's $173.48, en tout $846.50, plus que les districts n° 6 et n° 7 réunis. S'il y avait trop de besogne dans le district n° 7 il serait facile d'y remédier en enlevant Richmond de ce district et en l'ajoutant au n° 6.

L'année dernière la législature a voté une loi obligeant les greffiers à faire un rapport montrant la quantité d'ouvrage fait par chacun d'eux dans toute la province, en vue de faire certains changements et réformes dans le système judiciaire du pays et connaître la somme d'ouvrage qu'il y a dans les différents districts.

C'est là ce que l'honorable M. Pipes a dit concernant le bill qui était soumis à la législature de la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'oppose pas du tout à l'augmentation de traitement. Je considre que les juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas suffisamment payés.

L'honorable M. HAGGART : Combien reçoivent-ils?

M. COPP : $2,400.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le même traitement que dans la province d'Ontario.

M. COPP : Ce chiffre a été fixé en 1886, de même que leur juridiction, mais il s'est produit beaucoup de changements dans l'administration de la justice depuis cette époque. En 1880 la législature a voté la loi des procès sommaires, qui augmente beaucoup les travaux des juges des cours de comté dans la Nouvelle-Ecosse, vu que cette loi donne dans beaucoup de cas et pour certains délits pouvoir aux juges de juger de causes criminelles. Nous avons aussi maintenant des maîtres de la cour suprême, qui ont des devoirs considérables à remplir comme juges de la cour des tutelles. Les anciens juges des tutelles n'existent plus dans la Nouvelle-Ecosse, et ces devoirs retombent sur les épaules des juges de comté.

M. FOWLER : Reçoivent-ils des honoraires pour ces travaux?

M. COPP : Non. Ces changements ont fait que les devoirs des juges de cours de comté dans la Nouvelle-Ecosse ont été augmentés de plus de double depuis 1886, mais leur traitement est resté le même.

M. FOWLER : Où vont les honoraires des tutelles?

M. COPP : Ils vont au greffier de la cour. Dans la Nouvelle-Ecosse il y avait un juge et un greffier, mais aujourd'hui ces devoirs sont remplis par les juges des cours de comté. Je suis sûr que le juge Savary, un des juges le plus capables que nous ayons dans la Nouvelle-Ecosse, un homme qui fait honneur à la législature et possède de grandes connaissances légales, a autant d'ouvrage, bien que son nom n'ait pas été mentionné par M. Pipes, que le juge Morse ou le juge Chipman, et je suis bien certain qu'il en a plus que le juge du district No 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne le sais pas, je n'en ai pas le chiffre. Ce que je demande au ministre c'est qu'en s'occupant du district No 7 il s'occupe aussi du cas des autres juges. Si ce juge a droit à une augmentation de traitement je dis que le juge Morse dans le district No 5, le juge Chipman, dans le district No 4, et le juge McGillivray qui a succédé au feu juge McIsaac dans le district No 6 devraient aussi recevoir une augmentation. Le travail dans le district No 7 n'est pas aussi considérable que dans les autres districts. Bien que je ne m'oppose pas à ce que ce juge reçoive une augmentation de traitement, je crois qu'il serait mieux si les augmentations étaient accordées à tous les juges et non pas à celui-ci seulement. J'ai ici les statistiques jusqu'à l'année 1900 de l'ouvrage fait par différents juges. Le ministre dit que la tâche du juge du district No 7 a augmenté, et qu'il fait aujourd'hui plus d'ouvrage qu'il y a à faire à Halifax? Je doute fort que ce juge ait autant d'ouvrage qu'il y en a dans Colchester, Hants et King. Voici ce que je veux savoir : le juge du district No 7 fait-il dans le moment plus d'ouvrage que les juges des autres cours de comté ; j'en doute fort ; je suis presque certain du contraire. Prenez les affaires de tutelles dans le grand comté Cumberland et Pictou, prenez aussi la besogne faire par le maître de la cour Suprême de même que les causes criminelles et civiles du juge du district No 1. Le fait que le juge du district No 7 a plus de besogne que le juge du district No 1 ne justifie pas de lui donner une augmentation de traitements de préférence aux juges Morse, Savary, Chipman et les deux autres juges dont j'ai parlé.

M. FOWLER : Quelle est la population de ces différents districts?

M. COPP : La population du district No 7 comprend les comtés de Cap-Breton, Victoria et Richmond ; elle est de 73,246. Le district n° 5, qui comprend les comtés de Cumberland et de Pictou, a une population de 69,627; le district n° 6, qui comprend les comtés de Guysborough, d'Antigonish et d'Inverness 56,296. Le district n° 3, formé des comtés de Digby, d'Yarmouth et d'Annapolis, 62,033 ; district n° 4 formé des comtés de Colchester, King et de Hants, 66,893.

Ces chiffres montrent qu'il n'y a pas une grande différence dans la population et pour montrer que l'on ne peut pas se guider entièrement sur la population, je dirai que la population d'Halifax est de 74,662, soit près de 10,000 de plus que la population du district n° 7. M. Pipes dit qu'il se fait plus d'af-

faires judiciaires dans les districts nos 3, 4, 5 et 6, que dans le district n° 7. On a prétendu que les devoirs du juge du district n° 7 étaient beaucoup augmentés, mais je veux dire au comité que ses devoirs ne sont pas plus onéreux que ceux des autres juges, et il me semblerait que juste que les traitements devraient être augmentés pour tous également. L'honorable ministre sait parfaitement que le juge de la cour de Comté ne préside pas à toutes les affaires judiciaires du comté. Il y a aujourd'hui dans la prison de Sydney un grand nombre de criminels qui seront jugés par la cour Suprême et non par le juge de la cour de Comté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi le seraient-ils ?

M. COPP : Parce qu'il n'y a que les criminels qui sont sous la garde du shérif qui peuvent être jugés par le juge de la cour de comté, et ils ont le droit de choisir leur juge. Conséquemment, le nombre de criminels n'indique pas la besogne que le juge du comté a à remplir. Je crois que l'honorable ministre fait bien de se procurer par l'entremise des greffiers des différentes cours de Comté un relevé des affaires judiciaires dans chaque district de la Nouvelle-Ecosse et il aura de cette façon quelque chose sur la quelle il pourra se baser. Il constatera alors que les juges les plus anciens de la province ont pendant les derniers vingt ans fait le double d'ouvrage, sais être payé davantage, du juge du district n° 7, qui reçoit le même traitement qu'eux. Il me semble étrange que ce juge reçoive une augmentation de salaire et que les autres n'en reçoivent pas.

M. FOWLER : Je crois que l'honorable député de Digby (M. Copp) a fortement établi sa cause et que l'honorable ministre de la Justice va proposer immédiatement de rayer cet item.

Je ne vois pas comment il peut encore défendre ce crédit après les arguments si convaincants de l'honorable député de Digby. Ce dernier a démontré que les fonctions de certains juges de cours de Comté sont plus onéreuses que celle du juge du district n° 7. Il n'y a pas de raison pour faire une exception en sa faveur et lui donner des appointements plus élevés que ceux des autres juges du Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas du juges adjoints (juniors) dans cette province. Chaque juge doit expédier la besogne du district auquel il est assigné et le même argument dont l'honorable député de Digby s'est servi quant au surcroit de travail imposé à ces juges s'applique avec la même force aux juges du Nouveau-Brunswick. Si donc les appointements sont augmentés dans la Nouvelle-Ecosse, ils doivent l'être également dans le Nouveau-Brunswick. Tant qu'on n'aura pas adopté une règle uniforme pour la rémunération de ces magistrats on ferait bien de laisser le juge Dodd à ses appointements actuels de $2,400 par année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député de Digby a prononcé un fort plaidoyer. Il s'est contenté de faire allusion à certaines déclarations faites par M. Pipes, dans la législature de la Nouvelle-Ecosse en 1900, mais cette statistique ne prouve pas grand chose, parce qu'il discutait le chiffre des honoraires que recevaient les greffiers de la cour. J'ai quelque chose de mieux et de plus concluant. A Halifax, un juge reçoit $3,000 par an. Or, dans cette ville, l'an dernier, il y a eu 35 procès sommaires, 31 causes civiles, 87 demandes en chambre, tandis qu'à Sydney il y a eu 21 procès sommaires, 158 causes civiles et 354 demandes en chambre. Il y a donc 3 ou 4 fois plus d'ouvrage à Sydney qu'à Halifax. Je n'ai pas fait le relevé du travail des autres districts dont parle mon honorable ami, et je me suis contenté de cette comparaison entre Halifax, le plus important des districts judiciaires de la Nouvelle-Ecosse, et Sydney. Il ne faut pas croire que Sydney est resté stationnaire. Cette ville, depuis quelques années a augmenté en population et en importance et les affaires judiciaires ont suivi la même marche ascendante que le commerce et les affaires. Il résulte de la comparaison que je viens établir qu'il y a quatre fois plus d'affaires judiciaires à Sydney qu'à Halifax.

M. FOWLER : Je ne sais pas s'il est à propos de ce placer à ce point de vue, pour déterminer les appointements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si on pose comme base qu'il est juste de donner $3,000 à un juge à Halifax, on ne peut pas prétendre qu'un autre juge qui a quatre fois plus de ravail ne devrait pas avoir aussi cher.

M. FOWLER : C'est peut-être vrai, mais pourquoi un juge à Halifax est-il plus payé qu'un juge d'un district rural ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut demander cela à mon prédécesseur.

M. FOWLER : Il n'est pas ici ; s'il y était mon honorable ami n'occuperait pas la position qu'il occupe. Un juge dans un district rural consacre tout son temps à l'accomplissement de ses fonctions. Il ne fait rien autre chose, pour se créer des revenus. Il expédie toutes les affaires qui se présentent devant lui et il a droit aux mêmes appointements que le juge d'un district plus considérable. Si j'étais juge d'une cour de comté, dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, je préfèrerais, même à salaire égal, être juge dans un ville que dans un trict rural, où un juge a très peu à faire et échappe difficilement à l'oisiveté. Je considère que le traitement devrait être égal pour tous. Il est impossible que la vie coûte plus cher à Halifax qu'à Sydney. Je crois que l'honorable député (M. Kendall) admettra

que la vie coûte plus cher à Halifax qu'à Sydney.

M. KENDALL : Beaucoup moins cher.

M. FOWLER : Même s'il y a un peu plus d'ouvrage dans un district que dans un autre, les appointements devraient être les mêmes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis aussi de cet avis.

M. FOWLER : Dans ce cas, ce crédit devrait être supprimé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'empêche pas d'augmenter le traitement des autres juges. La tendance a toujours été d'élever les plus faibles au niveau des plus élevés et non d'abaisser les plus élevés au niveau des faibles,

M. COPP : L'honorable ministre s'engage-t-il à s'informer du travail fait par les autres juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis rien promettre ; mais je n'approuve pas qu'un juge n'aide pas à son collègue.

M. GOURLEY : Après avoir suivi attentivement ce débat, je crois qu'il vaut mieux voter cette somme de $600, car cela nous fournira un argument pour augmenter le traitement des autres juges. Il n'y a pas de doute que les juges des cours de Comté méritent plutôt une augmentation que les juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse. Un homme n'est pas à plaindre avec un traitement annuel de $4,000, plus une allocation de déplacement de $1,000, ce qui équivaut à un traitement de $4,800 à $5,000 par année.

En règle générale, un juge de la cour de comté, dans la Nouvelle-Ecosse, fait plus de travail qu'un juge de la cour Suprême, et si un traitement de $4,000, plus une allocation de déplacement, est suffisant, les appointements des magistrats de comté sont tout à fait dérisoires. Un juge de la cour Suprême peut vivre sur un ton convenable, mais un juge de cour de comté, avec des appointements de $2,400 est obligé de vivre presque sur le même pied avec un revenu de moitié moins élevé. Je connais très bien le juge Dodd, qui est un homme très capable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je considère que c'est un de nos meilleurs juges.

M. GOURLEY : En effet; il a déjà été membre de cette Chambre et il appartient à une famille qui fait honneur à notre magistrature. Son père était un juge éminent de la Nouvelle-Ecosse, et je ne lui reproche pas cette augmentation de traitement. Prenons maintenant le cas du juge Morse, à Amherst. Il y a quelques années, il a refusé d'être juge de la cour Suprême, parce qu'il avait à Cumberland un grand établissement qui réclamait sa présence continuelle et qu'il ne voulait pas quitter Amherst. C'est un des citoyens les plus éminents de la Nouvelle-Ecosse et c'est une honte d'offrir $2,400 par année à un magistrat de cette réputation. Avant tout autre chose, on devrait augmenter le traitement des juges de cour de comté. Je tiens à le déclarer catégoriquement, car nous avons dans cette branche dela magistrature des homme très capables. Tous étaient d'excellents avocats ayant une nombreuse clientèle—des hommes comme Dodd et Morse, qui sont bien au-dessus de la moyenne du barreau de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas peu dire.

M. GOURLEY : En effet. Nous avons un bon nombre d'avocats célèbres, dans notre province. Ils sont plus rares aujourd'hui, mais cela pourra revenir. Il y a trop de différence entre le traitement d'un juge de cour de comté, $2,400, et celui d'un juge de la cour Suprême, $5,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces juges de cour de comté ne remplissent-ils pas les fonctions de juge de la cour Suprême, dans leur juridiction?

M. GOURLEY : Ils siègent en chambre, dans les affaires de la cour Suprême. Ils entendent les motions, les demandes d'inscriptions et de forclusion, etc. Ces juges font un travail très utile et le font bien. Je demande à ce que leur traitement soit augmenté à $3,000, au moins.

M. KENDALL : Je ne suis pas avocat, mais je puis bien dire que depuis trois ou quatre ans, les fonctions du juge Dodd ont été très onéreuses. La population du district sous sa juridiction n'est pas de 73,000, mais bien de 87,000. L'immigration nous a apporté un élément qui fournit beaucoup de besogne aux autorités judiciaires. Il est à ma connaissance que le juge Dodd consacre la plus grande partie de son temps à l'accomplissement de ses fonctions judiciaires, et on ne trouverait pas un homme de sa position et de sa compétence pour travailler toute l'année, comme il le fait, pour $2,400. Je considère qu'un traitement de $3,000 serait encore bien modéré.

M. COPP : Je ne veux pas qu'on me croie opposé à l'augmentation du traitement du juge Dodd. Je considère qu'il a droit à cela, mais je voudrais que la même augmentation fut accordée aux autres juges des cours de comté.

M. FOWLER : Puisqu'il est question d'augmenter le traitement des juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse, il ne faut pas oublier une autre classe de magistrats également distingués et méritants, les juges des cours de comté du Nouveau-Brunswick, dont les fonctions sont tout aussi pénibles et importantes que celles de leurs collègues de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Toute la question du traitement des juges du Canada devra être étudiée.

Bibliothèque légale au Yukon, $2,000.

M. SPROULE : Un crédit a été voté à cette fin, l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme pour les pauvres, nos besoins se renouvellent sans cesse.

M. FOWLER : Qui achète ces livres ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les juges en font la demande au ministère de la Justice. La liste est revisée et l'achat est ordonné par le sous-ministre.

M. FOWLER : A-t-on une bibliothèque centrale à Dawson ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; quand on établit un district judiciaire, nous fournissons la bibliothèque jusqu'à ce qu'une association du barreau se forme pour la prendre à sa charge. L'an dernier l'association du barreau de Régina a pris la bibliothèque que nous avions à cet endroit, et elle en sera responsable à l'avenir. Quand on ajoute les frais de transport, ces livres coûtent très cher, au Yukon. Les juges n'ont pas accès aux bibliothèques publiques et comme les causes qu'ils ont à juger sont très importantes, nous leur fournissons les livres nécessaires. J'espère que l'an prochain le barreau du Yukon sera assez important pour se charger de cette bibliothèque. Nous avons dépensé en tout environ $12,000, y compris le crédit actuel.

M. FOWLER : Tous les juges demeurent-ils à Dawson ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; mais ils vont quelquefois tenir les assises à White-Horse.

M. SPROULE : Cette dépense me paraît très élevée. Je ne crois pas que nous dépensions autant pour la bibliothèque, ici.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je conseillerais, pour cette année, d'envoyer les anciennes éditions que nous avons à la cour Suprême ici, vu que nous sommes constamment à renouveler cette bibliothèque, en remplaçant les anciennes éditions par de plus récentes. A quelques exceptions près, les anciennes éditions valent les nouvelles. Il arrive souvent qu'un éditeur publie une nouvelle édition uniquement pour la vendre. On a protesté contre cette idée, mais je crois qu'elle devrait être adoptée.

M. LANCASTER : Combien a-t-on dépensé, en tout, pour cette bibliothèque ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $12,000, avec ce dernier crédit.

Pour solder le compte du journal " Advocate " de Prince-Albert, pour publication de la proclamation et des avis concernant l'élection de la Saskatchewan, en 1900, nonobstant les dispositions de la loi concernant les élections fédérales, $297.48.

M. BLAIN : L'auditeur général n'a-t-il pas refusé de payer ce compte ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : La raison donnée était que cette dépense n'est pas autorisée par la loi ; mais nous avons cru qu'en raison de circonstances exceptionnelles le président de l'élection était excusable d'avoir publié ces avis.

M. BLAIN : Cela solde-t-il toutes les dépenses se rapportant à l'élection de 1900 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas. Plusieurs autres comptes sont actuellement discutés avec l'auditeur général.

M. GOURLEY : Cette somme me paraît excessive pour la publication d'une proclamation ordinaire. Ailleurs cela ne coûte que $15.

M. OLIVER : Cet item ne concerne pas mon district. Prince-Albert est dans le district de l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), et je ne puis que répéter ce qu'il m'a dit quand cet item a paru pour la première fois dans le budget supplémentaire. Pour bien faire connaître aux électeurs les limites des arrondissements de votation, il fallait leur donner toute la publicité possible, car les électeurs ne votent que dans l'arrondissement de votation où est situé leur domicile. Comme la population augmente sans cesse, les limites des arrondissement sont changées à chaque élection. Dans le district de Prince-Albert il y a une population mixte, anglaise et française, et le président de l'élection a cru nécessaire de faire publier la proclamation contenant les limites des arrondissements de votation, en français et en anglais. La publication a été faite, et ce crédit est demandé pour en payer le coût. Je suppose que le paiement en a été retardé, parce qu'on trouvait le compte élevé.

M. GOURLEY : La proclamation n'a pas plus de 3 ou 4 pouces de longueur.

M. OLIVER : Beaucoup plus ; elle donne les limites de tous les arrondissements de votation. J'ignore combien il y en a dans la Saskatchewan, mais dans Alberta on en compte au delà de 80.

M. SPROULE : La proclamation n'est-elle pas affichée ?

M. OLIVER : La loi dit que la proclamation sera affichée, mais dans la Saskatchewan, cela n'a pas été jugé suffisant, et on l'a aussi publiée dans les journaux.

M. GOURLEY : Je crois que l'éditeur de ce journal boudait.

M. OLIVER : Je n'en sais rien ; mais quant au prix demandé, il est évident que

la description de 75 à 80 arrondissements de votation, prend beaucoup d'espace, et puisqu'il a fallu répéter la chose en français, le prix en a été doublé. Cette proclamation est aussi grande que le journal lui-même, et si l'on tient compte du nombre d'insertions, entre l'émission des brefs et le jour de la votation, je crois que le compte n'est pas exagéré, aux taux ordinaires.

M. FOWLER : Pourquoi cette publication est-elle nécessaire dans la Saskatchewan et non dans Alberta ?

M. OLIVER : Je ne vois pas qu'elle fut plus nécessaire dans un cas que dans l'autre ; c'était une affaire d'opinion chez le président de l'élection. Il a cru que l'affichage ne donnerait pas assez de publication et il y a suppléé par ce moyen. Je dois dire que même dans Alberta, le simple affichage est considéré comme insuffisant ; et moi-même je fais publier les limites des arrondissements de votation dans ma localité ; mais pas dans tout le district. Cela coûterait trop cher. Mais je considère que le simple affichage ne suffit pas. J'ai constaté un manque général de renseignements et j'ai publié les divisions des arrondissements de certaines localités, dans mon journal.

M. SPROULE : Vous êtes-vous fait payer par le gouvernement ?

M. OLIVER : Non.

M. GOURLEY : Est-ce un journal conservateur ?

M. OLIVER : Je n'en sais rien.

M. FOWLER : A-t-on payé un compte de cette nature lors de l'élection de 1896 ? Si cela était nécessaire en 1900, ce l'était encore plus en 1896, car la population devait être moins au courant des limites des arrondissements de votation, et de municipalités. On devrait nous expliquer comment il se fait que cette dépense est nécessaire dans un district et non dans les autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais rien de l'affaire et nous allons laisser l'item en suspens jusqu'à ce que nous ayons des renseignements du secrétaire d'Etat.

M. OLIVER : Mon honorable ami prétend qu'à mesure que le district devient plus peuplé les divisions des arrondissements de votation sont mieux connues. Au contraire, à mesure que la population augmente, il faut changer les limites des arrondissements, et c'est justement à cause de l'augmentation de la population et des changements continuels des divisions qu'il est important de leur donner toute la publicité possible avant chaque élection. C'est pour cette raison que j'ai publié les divisions dans mon journal. Voici la différence entre Alberta et Saskatchewan. Dans Alberta il y a partout des centres où un journal est publié. Le mien est lu dans la partie nord, mais très peu dans le centre du district, ou dans la partie sud. Les journaux publiés à Calgary n'ont que peu d'abonnés, aux extrémités du district, et ceux du nord ne sont presque pas lus ailleurs, tandis que Prince-Albert est le chef-lieu du district de la Saskatchewan, et les journaux de cette ville sont lus dans toute la division. Dans Alberta, il n'y a pas un journal dans ces conditions.

M. SPROULE : Quiconque connaît la loi électorale, doit savoir que le président de l'élection n'est pas autorisé à faire cette dépense. Les fonctions sont clairement indiquées—il doit faire afficher trois proclamations dans chaque arrondissement de votation. C'est toute la publicité à laquelle les électeurs ont droit, et le président de l'élection a outrepassé ses pouvoirs en ordonnant cette publication. Je ne comprends pas que le solliciteur général ait admis ce compte. Quant au prix, il me paraît exorbitant, même si la publication a été faite en anglais et en français. Je soupçonne que ces $300 ont servi à récompenser un fervent partisan du candidat ministériel, ou à apaiser un de ces individus, toujours prêts à retirer le plus possible d'une élection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'Auditeur général n'a jamais prétendu que le prix demandé n'était pas juste et raisonnable. Il prétend simplement que le président de l'élection n'était pas autorisé à faire cette dépense. Mais dans tous les cas, il était un fonctionnaire au parlement, et a agit de bonne foi, et comme l'a expliqué l'honorable député d'Alberta, l'affichage de ces proclamations ne suffit pas dans les endroits où il arrive beaucoup de nouveaux colons, et je considère que, dans les circonstances, la Chambre devrait voter ce crédit.

M. SPROULE : Ce que vient de dire l'honorable ministre peut s'appliquer à toutes les divisions électorales de la Colombie Anglaise, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ce sont tous des districts nouveaux, pour ainsi dire et la population augmente sans cesse ; mais jamais les présidents d'élection sont assez intelligents pour respecter la loi. Il est possible qu'il était entendu entre le président de l'élection et l'éditeur du journal que cette publication serait publiée dans l'espérance qu'on pourrait peut-être la faire payer.

M. GOURLEY : En règle générale, je ne suis pas trop exigeant sur le paiement des comptes, mais ici, je crois que c'est un compte fait après coup. Cet éditeur était un chaud partisan de l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis). Il publie cette proclamation, comme matière électorale, sans doute. Je sais que j'ai payé plusieurs centaines de dollars pour des affaires d'élection dans mon comté ; je ne sais pas pourquoi et je ne tiens pas à le savoir.

M. OLIVER : Pour votre adversaire, probablement.

M. GOURLEY : Je ne m'embarrasse pas de ces détails, mais sous ce rapport, je suis plus franc que la généralité. Je ne vois pas quel avantage il y a à faire de l'hypocrisie. Tous ceux qui ont fait des élections savent comment les choses se passent. Dans le cas actuel, je considère que cela a été fait par l'éditeur dans l'intérêt de la candidature de l'honorable député (M. Davis).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne se peut pas ; cette publication n'était pas plus pour un parti que pour l'autre.

M. GOURLEY : Dans l'intérêt d'un candidat, il est utile que les électeurs connaissent bien les limites des arrondissements de votation, afin de pouvoir aller voter à la bonne place.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les deux partis pourraient profiter de cette publication.

M. GOURLEY : Je le sais ; mais dans certaines circonstances, cette publication pouvait constituer un travail très utile pour un des candidats. Je ne crois pas que le gouvernement puisse être appelé à payer ce compte. La dépense a probablement été faite dans l'intérêt d'un candidat et par la suite quelqu'un s'avisa d'envoyer le compte au gouvernement, dans l'espérance qu'il serait peut-être payé. Je préférerais voter $1,000 gagnés légitimement que 10 cents pour une réclamation injuste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Laissons l'item en suspens.

L'item est laissé en suspens.

Pour payer l'arriéré de l'allocation de retraite à l'ex-éclusier W. J. Casselman, canaux de Williamsburg, depuis le 1er janvier 1902 jusqu'au 30 juin 1903, à $97.37 par année, $146.05; pour augmenter l'allocation pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1904, à $296.63, somme à laquelle l'allocation sera payée à l'avenir, $97.37, total, $243.42.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de corriger une erreur dans la liste des pensions de retraite. Cet employé était éclusier et il a été remercié de ses services par son supérieur. Plus tard, il a été réinstallé, mais pas comme éclusier. Plus tard encore, quand il prit sa retraite, on ne lui accorda pas une pension aussi élevée que celle d'un éclusier. Après enquête on s'aperçut qu'il n'y avait aucun décret ministériel ordonnant son renvoi et que par conséquent, il n'avait jamais cessé d'être éclusier et qu'il avait droit à la pension d'un éclusier.

Terres fédérales—imputable sur le revenu—supplément pour la protection des terres boisées et l'arboriculture, $15,000.

Le PREMIER MINISTRE : Avant d'expliquer ce crédit, je désire répondre à une question qui a été faite concernant l'impression des cartes. Voici le renseignement demandé. Quand le bureau géologique a besoin de cartes, il suit la filière ordinaire et adresse sa demande à l'Imprimeur du roi qui les achète. On m'informe qu'elles sont toutes achetées au Canada, de la Compagnie Burland, Mortimer et Cie d'Ottawa, de la "Federal Press Co." et aussi de la "Toronto Lithographing Co".

M. GOURLEY : Il n'en vient pas des Etats-Unis ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, nous ne voulons pas les acheter des Etats-Unis.

M. SPROULE : Je suppose que les prix sont raisonnables.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune raison d'en douter.

M. SPROULE : Ces cartes sont-elles faites au Canada, ou simplement achetées ici ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en sais rien. Quant à ce crédit concernant la protection des forêts et l'arboriculture, on m'a demandé ce qui avait été fait cette année. Je vois que 22 gardes-forestiers ont été employés durant la sécheresse ; huit dans la zone du chemin de fer dans la Colombie Anglaise, six dans les Territoires du Nord-Ouest, et 8 dans le Manitoba. 8,790 avis sur parchemin ont été affichés le long des routes avertissant les voyageurs de prendre des précautions pour prévenir les incendies. 5,000 circulaires ont été distribuées, ainsi que de nombreux exemplaires de la loi de la Colombie Anglaise concernant les incendies, de l'Ordonnance des Territoires du Nord-Ouest, concernant les feux de prairies et de la loi du Manitoba, pour prévenir les incendies. Des garde-feu ont été construits à Banff et sur le côté ouest de la réserve forestière de la montagne à la Tortue. La forêt du lac Lory a été explorée et mise en réserve, ainsi que le parc Yoho, et celui des montagnes Rocheuses, considérablement agrandi. Depuis l'établissement de ces gardes-forestiers, nous n'avons pas perdu de bois, dans la zone du chemin de fer dans la Colombie Anglaise, malgré deux étés très secs.

Quant à l'arboriculture dans les prairies, les employés du ministère rapportent que, de concert avec les colons, ils ont planté 918,000 plants et semé 564 livres de graines d'arbres. Cette distribution a été faite gratuitement aux colons, l'an dernier, à raison d'environ 1,450 plants par cultivateur. L'inspecteur fait rapport qu'environ 80 pour cent des arbres plantés ont supporté l'hiver et sont encore en parfait ordre, tandis que 90 pour 100 de ceux qui ont été plantés l'an dernier, vivaient encore à l'automne. Le printemps dernier, 630 colons ont reçu des arbres, et pour la saison prochaine nous avons des demandes de 1,649 colons. Nous avons établi une réserve d'arboriculture à Indian-Head, et une partie de ce crédit sera affectée à

cela. La garde des forêts se fait beaucoup plus efficacement. Dans ce crédit il est aussi pourvu à la nomination de nouveaux gardes-forestiers à Indian-Head, et à la construction de nouveaux bâtiments.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre n'a pas terminé ses explications au sujet des cartes. J'aimerais à savoir si elles sont imprimées au Canada. Je suis sous l'impression qu'elles ont été imprimées aux Etats-Unis, bien que je puisse me tromper. Il dit qu'un certain nombre a été fourni par la Compagnie Burland. Cela voudrait dire qu'elles ont été lithographiées ici. Quelques-unes ont-elles aussi été fournies par des maisons d'Ottawa?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Par Mortimer et Cie. Ces messieurs sont graveurs et lithographes et font des travaux pour le gouvernement depuis nombre d'année. Ils ont travaillé pour le ministère des Postes et ont toujours donné entière satisfaction. La maison de Toronto est aussi un grand établissement de lithographie, où l'on fait des cartes comme celles dont il est question. Je n'ai pas de renseignements positifs, mais je crois que ces cartes sortent de cet établissement. Cette compagnie aussi a fait pour le ministère des Postes des cartes de quelques-unes des provinces, et je sais quel genre de travail elle fait.

M. BLAIN : Devant le comité il a été constaté que les petits atlas qui ont été distribués en si grand nombre au Canada et aux Etats-Unis, avaient été faits aux Etats-Unis.

M. SPROULE : Je crois que la seule chose à faire est d'avoir la réciprocité sur ce point et d'exiger du directeur général des Postes la promesse que si nous votons ce crédit, il se montrera plus coulant au sujet de nos sacs de malle.

Pour indemniser la "Canadian Bank of Commerce", pour ses services dans le Yukon, du 1er mai 1902 au 30 avril 1903, $19,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de payer à cette banque une commission sur les affaires qu'elle transige dans le Yukon. Le taux de la commission est abaissé tous les ans, et avant longtemps les affaires se feront dans cette partie du pays, comme dans le reste du Canada, et nous n'aurons plus de commission à payer. La première année nous avons payé à la banque ¾ de 1 pour 100 ; l'année suivante ⅝ de 1 pour 100 et cette année ½ de 1 pour 100.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce crédit est basé sur le taux de ½ de pour 100?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Est-ce encore un cas dans lequel Cox ne voulait pas attendre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; dans ce cas-ci, autant que je sache, ils ont assez de confiance pour attendre patiemment.

Sir WILFRID LAURIER.

Pour rembourser à Chs Miller, $3,713.32, et à Robert Miller, $3,339.5, déposés par eux à la caisse économique du bureau de poste de Sainte-Scholastique et frauduleusement retirés par le sous-directeur du bureau, $7,052.37.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une partie de cet argent remis au sous-directeur du bureau de poste de cette ville pour être déposé dans la caisse d'économie a été gardé par ce fonctionnaire et employé à son propre usage.

M. GOURLEY : Quelle preuve a-t-on que l'argent a été déposé?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'affaire a été soumise au tribunal et le coupable est actuellement au pénitencier. Il a commis des faux et des détournements et avait plusieurs manières d'opérer.

M. GOURLEY : Lui a-t-on fait rembourser une partie de l'argent?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne possédait rien. Il appartenait à une famille très respectable et son père avait été, je crois, longtemps directeur de ce bureau de poste. C'était une bien triste affaire.

M. GOURLEY : Avait-il fourni un cautionnement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas pour des sommes aussi considérables. Il possédait une police d'assurance ordinaire, mais les polices ne sont jamais pour une somme aussi élevée.

M. GOURLEY : Cette assurance a-t-elle été payée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La somme payée à même notre fonds, ne pouvait pas rembourser $7,000. Il existe au ministère des Postes un mode d'assurance au moyen d'une cotisation prélevée sur le personnel. Chaque directeur de bureau de poste paie une certaine contribution qui est versée au fonds commun et la somme, qui est censée lui revenir, lui sert de cautionnement. Mais les cotisations ne sont pas assez élevées pour rembourser des milliers de dollars. L'assurance des directeurs de bureau de poste est relativement peu élevée.

M. GOURLEY : Ceci peut faire naître de graves difficultés. A Truro, par exemple, des sommes considérables sont déposées dans les caisses d'économie et j'aimerais à savoir quelles sont les garanties que possède le public. Le dépositaire de cet argent ne donne-t-il pas de cautionnement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'étais à expliquer que parmi le personnel du ministère, un grand nombre d'employés, comme les directeurs de bureau de postes et autres auxquels on confie de l'argent, paient une cotisation. Autrefois, quand un homme était nommé, une compagnie d'assurance fournissait un cautionnement de $500 ou $600 qui était considéré une forte

somme. L'assuré payait une prime annuelle et la compagnie fournissait un cautionnement. En cas de perte, si le gouvernement pouvait prouver que cette perte était garantie par la compagnie, cette dernière payait le montant du cautionnement, mais si la perte du gouvernement était plus élevée, l'excédent était perdu, à moins que le défalcataire eût des propriétés. Depuis quelques années le mode a été changé. Au lieu d'exiger un cautionnement d'une compagnie ou d'un particulier, le gouvernement prélève une cotisation sur les employés. Ainsi, un directeur de bureau de poste, au lieu de payer une prime à une compagnie pour fournir un cautionnement de $500, verse cette contribution au fonds du département.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Jusqu'à concurrence de quelle somme un déposant peut-il déposer dans une caisse de bureau de poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont des gens très économes, mais au-delà de cette somme, il lui faut un permis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette formalité a-t-elle été observée, dans le cas actuel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me rappelle pas ce détail.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Dans un cas le dépôt était de $3,703.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont des gens très économiques, les deux frères, je crois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Là n'est pas la question. Je veux savoir à quelle somme est limité le dépôt d'un particulier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que dans le cas actuel la somme a été complétée par les intérêts.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai entendu dire que les dépôts étaient limités à $1,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois plutôt que c'est $3,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'excédent provient probablement des intérêts accrus.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si un déposant peut déposer jusqu'à $3,000 cela explique la situation, mais le directeur général des Postes devrait être en état de dire quelles sommes ces déposants avaient à leur crédit, car on demande à la Chambre de voter la différence entre le chiffre de ces dépôts et le montant de la garantie dont le directeur général des Postes vient de parler. A quel chiffre s'élevait cette garantie ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai aucun renseignement sur ce point. Si l'honorable député l'exige, l'item peut être laissé en suspens. Cette question regarde plutôt le ministère des Finances. Ces fonctionnaires du ministère des Postes agissent comme agent du ministère des Finances.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si l'honorable directeur général des Postes n'a pas ces renseignements, l'item devrait être laissé en suspens, car, comme question d'affaire, la Chambre ne doit pas voter plus que ce qui est dû.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'assure que le crédit demandé ne représente que la somme nécessaire, déduction faite du cautionnement.

M. FOWLER : Je crois que cet item doit être laissé en suspens.

M. GOURLEY : En réponse à l'honorable député de Pictou (M. Fowler) l'honorable directeur général des Postes dit qu'une même personne peut déposer $3,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas la question. Une même personne ne peut pas déposer plus de $1,000 durant la même année.

M. GOURLEY : Un déposant peut déposer cette somme dans une seule journée. Un certain nombre de déposants peuvent-ils déposer chacun $1,000, une même journée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. GOURLEY : Dans ce cas, le directeur général des Postes pourrait recevoir $100,000 dans un seul jour. Combien de temps le directeur du bureau de poste garde-t-il cet argent ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'il y a une banque dans la localité, il est tenu de déposer l'argent dans cette banque au crédit du receveur général, tous les jours avant la fermeture de la banque.

M. GOURLEY : Il donne aussi un livret de banque à celui qui fait le dépôt ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; le livret est expédié d'Ottawa par le département des caisses d'épargnes.

M. FOWLER : Le directeur du bureau de poste donne un reçu ?

M. GOURLEY : Le système me paraît défectueux ; si le directeur du bureau de poste ne doit donner qu'un reçu, ou un livret, il peut recevoir des sommes considérables.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne donne pas de livret.

M. GOURLEY : La population, en général, a une grande confiance dans les caisses d'épargnes des bureaux de poste, et il ne faut pas qu'il y ait de possibilité de détour-

nements. Si cela a été possible dans un cas, c'est également possible dans d'autres. Je voudrais savoir comment cet homme s'y est pris pour détourner une aussi forte somme.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il a contrefait la signature du déposant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans certains cas, il a contrefait des chèques et dans d'autres il s'est approprié l'argent qui lui était confié en dépot. Il enregistrait la somme dans le livret, montrait l'inscription au déposant, mettant l'argent dans sa poche, et effaçait ensuite l'inscription. Il a pratiqué ce système très longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : En donnant trop de renseignements sur sa manière d'opérer, on risque de rendre la chose facile pour d'autres.

M. GOURLEY : Le directeur général des Postes dit qu'il inscrivait la somme déposée dans le livret et l'effaçait ensuite. Cela aurait été remarqué à Ottawa.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me procurerai tous les détails et je les soumettrai à la Chambre.

M. GOURLEY : Des dépôts considérables peuvent être faits tous les jours.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le public n'a pas lieu de s'alarmer ; le fait que nous sommes appelés en ce moment à voter ce crédit, est une preuve que les déposants sont protégés.

M. GOURLEY : C'est une faveur. Si le parlement ne votait pas ce crédit, que feraient ces déposants ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement serait responsable. Il n'y a pas de doute sur ce point.

M. GOURLEY : Je crois que légalement, le déposant ne pourrait pas se faire rembourser, car cet homme a commis un crime.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, il pourrait se faire rembourser. L'argent a été remis au directeur du bureau de poste qui est l'agent du gouvernement, et c'est ce dernier qui est responsable.

M. GOURLEY : Le ministre de la Justice trouverait bien un moyen de défense ; il plaiderait que si un fonctionaire fait quelque chose de contraire aux règlements, le gouvernement ne peut pas en être tenu responsable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit ici d'un cas exceptionnel. Le directeur du bureau de poste à cet endroit, était en même temps notaire et agissait comme agent de ces déposants ; une partie de ses fraudes consistait à leur faire accroire qu'il plaçait leur argent. Une fois, il contrefit une signature sur un chèque pour une certaine somme et l'argent a été payé par le département sur ce chèque faux. Le gouvernement est certainement responsable de cette somme. S'il se départit de l'argent qui lui est confié, sans y être autorisé, il doit en rendre compte. Ces déposants sont des gens sans instruction, vivant à la campagne, et ils étaient parvenus à faire quelques économies, et comme on le sait, un notaire, dans une campagne de la province de Québec, vient immédiatement après le curé, par la confiance qu'il inspire. Il possède la confiance de tout le monde. Celui-ci était en même temps directeur du bureau de poste. Une fraude comme celle-là ne se répétera pas deux fois dans bien des années. Elle n'a rien à voir avec le système en vigueur.

M. GOURLEY : Le ministre de la Justice vient de signaler une nouvelle difficulté. Si le premier ministre avait été l'agent de ces déposants pour placer leur argent, je ne sais pas si nous serions responsables. S'il ne l'avait pas reçu à titre d'agent du gouvernement, nous n'en serions pas responsables, et le remboursement serait une simple faveur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'espère que le gouvernement nous donnera assez de renseignement pour que nous puissions nous rendre compte si ce directeur de bureau de poste a reçu cet argent, comme agent du gouvernement, ou s'il l'a simplement reçu comme agent de ces déposants pour le placer.

M. CLANCY : Au commencement de la session, j'ai demandé au directeur général des Postes de produire toute la correspondance et les documents concernant la destitution de la directrice du bureau de poste de Lambton. J'aimerais à ce qu'ils fussent produits en même temps que les autres renseignements qu'il doit nous donner. L'honorable ministre sait que je n'aime pas à lui causer d'ennui et j'espère qu'il appréciera la patience dont j'ai fait preuve.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mercredi dernier, j'avais tous ces papiers ici, et j'ai été très désappointé de voir que l'honorable député n'y était pas. Je me les ferai apporter encore une fois.

M. CLANCY : Je tâcherai d'être présent quand cet item reviendra devant la Chambre.

Pour pourvoir aux dépenses dans la cause du Roi vs La " British Bank Note Co.", $8,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette compagnie avait un contrat avec le gouvernement pour l'impression de billets de banque et la gravure de timbres. La plainte est qu'au lieu de fournir des gravures sur acier, comme le stipulait le contrat, on nous a donné des lithographies. La cour de l'E-

chiquier a décidé que notre réclamation était fondée, et nous avons obtenu un jugement pour $97,000. La cause fut portée en appel devant la cour Suprême, et nous avons cru qu'il était peut-être préférable de faire un compromis et d'accepter $50,000 comptant de la British American Bank Note Company, chaque partie payant ses frais. Le principe sur lequel le tribunal s'était basé, c'est que nous avions droit au remboursement de la différence entre le coût de gravures sur acier et la lithographie.

M. GOURLEY : Le gouvernement a-t-il employé les timbres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les timbres ont été employés et nous avons été payés ; la supercherie n'avait pas été découverte. J'ai considéré que dans les circonstances, nous pouvions nous contenter de $50,000 comme dédommagement.

Certaines résolutions sont rapportées.

BUREAUX DE LA MARINE ET DES PECHERIES A HALIFAX.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. BELL : Je désire appeler l'attention du premier ministre sur la dépêche suivante qui vient de m'être communiquée.

La résolution suivante a été adoptée à l'unanimité, par le conseil de ville, hier soir :

Attendu qu'il est question que le ministère de la Marine et des Pêcheries se propose d'enlever ses bureaux de cette ville et que ce conseil est d'opinion que cette résolution est inutile et constituerait une injustice pour notre ville ; il est résolu que ce conseil proteste contre le changement projeté et que des copies de cette résolution soient adressées au ministre de la Marine et des Pêcheries, au ministre des Finances et à nos représentants à la Chambre des communes, MM. Roche et Borden.

(Signé) L. FRED. MONAGHAN,
Greffier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci provient d'un malentendu. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a demandé un crédit pour un quai dans le port d'Halifax, mais comme je l'ai fait remarquer alors, ce quai servira surtout à emmagasiner certains articles du département qui ne peuvent pas être emmagasinés dans les limites de la ville. Le quai que le ministre se propose d'acquérir servira à l'emmagasinage, et comme je l'ai laissé entendre, il est possible, qu'il ait à construire d'autres améliorations pour augmenter les installations terminales à Halifax.

COMMISSION DES FRONTIERES DE L'ALASKA.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre a-t-il reçu quelque information définitive concernant la décision de la commission des frontières de l'Alaska ? J'ai entendu dire sur la rue que la décision avait été rendue.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas encore de décision ; elle est attendue mardi.

LE PONT DE QUEBEC.

M. SPROULE : Quand seront déposées les résolutions dont l'honorable premier ministre a parlé aujourd'hui, concernant le pont de Québec ? A quoi nous occuperons-nous lundi ?

Le PREMIER MINISTRE : Avis de ces résolutions seront données, pas plus tard que lundi, je crois. A la prochaine séance nous nous occuperons des bills qui sont sur l'ordre du jour de lundi.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 19 octobre 1903.

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

PENSIONS POUR LES HOMMES DE LA GENDARMERIE A CHEVAL.

M. WALTER SCOTT : M. l'Orateur, je demande la permission de soumettre à la Chambre un bill destiné à modifier l'Acte des pensions de la gendarmerie à cheval de 1899, et à l'appui de cette motion, je tiens à déclarer qu'à moins que le gouvernement consente à en faire une mesure ministérielle, il est absolument impossible que ce bill puisse être adopté. L'objet de cet amendement est de placer les sous-officiers et les hommes de la gendarmerie à cheval sur le même pied, quant à ce qui concerne le calcul de leurs pensions, que les officiers, dont la position a été définie par un acte adopté par cette Chambre au cours de la dernière session. Actuellement, la pension des sous-officiers et constables formant partie de la gendarmerie à cheval est basée sur la moyenne de leur solde pour les trois années qui précèdent leur sortie du service. Sous l'empire de l'acte des pensions, voté à la dernière session, la pension des officiers est maintenant calculée sur le montant de leur solde et allocation au moment de leur mise à la retraite.

M. GOURLEY : La même règle devrait s'appliquer aux autres membres de ce corps.

M. SCOTT : Je le crois. Je crois également que la Chambre reconnaîtra avec moi que les sous-officiers et constables devraient se trouver sous ce rapport dans la même position que les officiers. Je n'ai pas besoin de faire l'éloge de la gendarmerie à cheval. Ses services sont connus——

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, j'en appelle au règlement. Ce projet de loi semble avoir pour but de modifier l'Acte des pensions de la police à cheval du Nord-Ouest. L'honorable député n'a pas le droit de soumettre un bill de cette nature. Il doit être soumis à la Chambre par un membre du cabinet, au moyen d'une résolution et avec le consentement de la Couronne.

M. l'ORATEUR : Il m'est encore assez difficile de décider si cette mesure entraîne ou non une dépense de deniers publics.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député nous a dit lui-même que ce bill avait pour but d'augmenter la pension des membres de la gendarmerie à cheval.

M. SCOTT : Mon intention est d'insister auprès du gouvernement pour qu'il fasse de ce bill une mesure ministérielle.

M. l'ORATEUR : Dois-je comprendre que l'honorable député propose d'augmenter la pension?

M. SCOTT : Cela serait certainement le résultat de l'amendement.

Le PREMIER MINISTRE : Comme l'honorable député vient de le faire remarquer, son but, en soumettant cette mesure, serait de déterminer le gouvernement à présenter ce bill. L'objection soulevée par l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) a certainement sa raison d'être. Je dois dire à mon honorable ami que la session est trop avancée maintenant pour que le gouvernement puisse se charger d'aucune nouvelle législation ; mais la question sur laquelle il a attiré l'attention de la Chambre occupe actuellement l'attention du gouvernement.

La motion est en conséquence retirée.

JURIDICTION SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je demande la permission de soumettre à la Chambre le bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements. A l'appui de cette motion, je dois dire, M. l'Orateur, que les statuts qui définissent actuellement les devoirs et les pouvoirs des différents ministères et en particulier les ministères de l'Agriculture, des Travaux publics, de la Marine et des Pêcheries, du secrétariat d'Etat, stipulent que l'Exécutif peut faire des règlements permettant que certaines fonctions attribuées à un ministère soient exécutées par un autre ministère. Nous voulons que cette disposition puisse s'appliquer à tous les ministères.

La motion est adopjtée, et le bill est voté en première délibération.

QUESTIONS.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville), par M. Talbot :

1. Est-il vrai que le gouvernement a payé certaines sommes pour l'amélioration du wagon n° 001 appartenant à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique?

2. Dans l'affirmative, combien le gouvernement a-t-il payé pour les parquets, rideaux, literies, tentures, tapis, sofas et autres améliorations ?

3. Pour qui et par qui ce wagon a-t-il été ainsi aménagé ?

4. Quand et comment ces dépenses ont-elles été autorisées ?

5. Le gouvernement est-il informé que ce wagon est encore en la possession ou l'usage de l'honorable Joseph-Israël Tarte, l'un des membres de cette Chambre ?

6. Le gouvernement a-t-il l'intention de réclamer la valeur desdites améliorations, soit du propriétaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, soit de l'usufruitier, l'honorable M. Tarte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

2. Je crains que le département ne soit pas en état de fournir de renseignements détaillés à ce sujet, mais je n'ai pas d'objection à ce que la question reste en suspens, afin de pouvoir faire de nouvelles recherches à ce sujet.

3. Pour l'usage du ministre des Travaux publics de cette époque.

4. Par le ministre des Travaux publics de cette époque.

5. Oui.

6. Le ministère ne s'est pas encore occupé de cette question.

PORT DE MONTREAL—HANGARS PERMANENTS.

M. BUREAU, par M. Talbot :

1. Des plans ont-il été préparés en dehors du ministère des Travaux publics pour la construction de hangars permanents et autres travaux dans le port de Montréal ?

2. Dans l'affirmative, a qui a été confiée la préparation de ces plans et pourquoi un ingénieur étranger au ministère a-t-il été employés?

3. Quelle rémunération devait recevoir cet ingénieur ?

4. Quel compte a-t-il produit ?

5. Quel montant a-t-il reçu ?

6. Quelle est la réclamation pendante au ministère des Travaux publics en rapport avec ce travail ?

7. Quelle était l'estimation totale du coût de ces travaux ?

8. Les commissaires du havre de Montréal, sous le contrôle desquels se trouve le port de Montréal, ont-ils été avertis que les plans desdits hangars ont été ainsi ordonnés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.

2. A M. H. E. Vautelet, par ordre du ministre des Travaux publics de cette époque, qui n'a laissé dans le ministère aucun dossier faisant connaître les raisons qui l'ont porté à en agir ainsi.

3. Aucun arrangement ne paraît avoir été conclu quant à la rémunération que devait recevoir cet ingénieur.

4. $49,343.40.

5. Aucun montant n'a été payé à M. Vautelet.

6. M. Vautelet a produit une pétition de droit pour un montant de $49,343.40.

7. $2,525,400.

8. Les commissaires du port ont été récemment informés que ces plans étaient préparés.

DRAGUEUR "W. S. FIELDING":

M. BUREAU, par M. Talbot :

1. Qui a fait les plans de la drague "W. S. Fielding" en cours de construction aux chantiers de Sorel ?

2. Combien a coûté la préparation de ces plans ?

3. Pourquoi ont-ils été préparés en dehors du ministère et par un ingénieur n'appartenant pas à l'administration ?

4. Quelle était l'estimation totale du coût de la dite drague ?

5. A quelle date exacte les travaux ont-ils été commencés ?

6. Combien avait-on dépensé pour cette drague au 1er novembre 1902 ?

7. Quelles dépenses ont été faites depuis ?

8. Combien coûtera-t-elle une fois terminée ?

9. Quand sera-t-elle prête à commencer son travail ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. M. A. W. Robinson.

2. M. Robinson doit recevoir 5 pour 100 sur le coût total de la drague, pour la préparation des plans et la surveillance ; jusqu'à présent il a reçu $9,000.

3. C'est par ordre du ministre des Travaux publics que ces travaux a été confié à M. Robinson.

4. $350,000.

5. Le 1er juin 1901.

6 et 7. Au 1er novembre 1902, cette drague avait déjà coûté $254,456.42.

8. Environ $520,000, mais de ce montant il faut déduire la valeur due de l'outillage permanent et des édifices qui demanderont dans le chantier de construction, une fois la drague terminée.

9. Dans le printemps de 1905.

BOITES POSTALES POUR JOURNAUX.

M. TAYLOR, par M. Lancaster :

1. Par qui ont été manufacturées les boîtes pour journaux qui ont été placées dans les rues, et des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

2. Si des soumissions ont été demandées, quels sont les noms des soumissionnaires ?

3. Quelques-unes de ces boîtes ont-elles été fournies par Fleury & Fils, d'Aurora, Ontario ?

4. Ces boîtes ont-elles été fournies par cette maison en vertu d'une soumission ?

5. Si la maison Fleury & Fils fournit quelques-unes de ces boîtes, quel prix est payé pour chacune ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Par Butterworth et Cie, d'Ottawa, et par Fleury et Fils, d'Aurora, sur soumissions.

2. La réponse à cette question se trouve dans la réponse à la question précédente.

3. Oui.

4. La réponse à cette question se trouve dans la réponse à la première question.

5. $25

DROITS D'ACCISE.

M. CLARKE :

Quel revenu a été retiré, par tête de population, des droits de douane et d'accise, pour les exercices expirés le 30 juin 1896 et 1903 respectivement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le revenu provenant des droits d'accise, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896, s'est élevé à $7,836,407.26, et pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, à $11,940,702.77. Comme il n'existe pas de renseignements positifs quant au chiffre de la population en 1896 et en 1903, on ne peut indiquer d'une façon certaine quel a été le revenu retiré par tête de population des droits d'accise pour ces deux années.

RAPIDES DE SAINT-ANDRE.

M. McCREARY :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'envoyer sous peu un ingénieur pour faire un rapport sur les travaux faits aux rapides de Saint-André, Manitoba ?

2. Cet ingénieur aura-t-il mandat et pouvoir de faire rapport sur les changements qu'il pourrait être opportun de faire dans les plans afin de permettre la construction d'un pont devant servir aux voyageurs et au trafic par chemin de fer ?

3. Cet ingénieur sera-t-il autorisé à faire rapport sur la possibilité de se créer une puissance hydraulique en cet endroit ?

4. Au cas où l'ingénieur ferait un rapport favorable sur la construction d'un pont comme susdit, est-ce l'intention du gouvernement de procéder prochainement à ces travaux, et les piétons et voitures seront-ils exemptés de payer un taux de péage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.

2. Oui.

3. Oui.

4. Dès qu'il aura reçu ce rapport, le département prendra cette question en sérieuse considération.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. GRANT, par M. Talbot.

1. Le gouvernement sait-il qu'au cours de l'enquête tenue par une commission royale, en 1898, sur l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, il a été prouvé que certaines personnes avaient tiré profit des irrégularités commises par certains officiers dans cette institution, au montant de plusieurs certaines de dollars ?

2. Dans l'affirmative, ces personnes ont-elles offert de rembourser ou ont-elles remboursé les sommes qu'elles avaient ainsi frauduleusement obtenues aux dépens du public ?

3. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'intenter des poursuites pour forcer

ces personnes à rembourser la valeur des matériaux qu'elles se sont appropriées pour leur usage ou la valeur des travaux faits pour elles par des ouvriers payés à même les deniers publics ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un rapport, résultant de cette enquête, a été préparé et distribué aux membres du parlement.

STEAMER "EUREKA".

M. GRANT (par M. Talbot) :

1. Le gouvernement sait-il que le steamer "Eureka," qui appartient au ministère des Travaux publics, a été prêté ou loué à un inventeur pour expérimenter une invention ayant pour objet d'empêcher les collisions en mer ?
2. Dans l'affirmative, ce prêt a-t-il été fait, et qui a donné des instructions à cet effet ?
3. Combien le ministère a-t-il dépensé ou quelles dépenses ont été occasionnées pour cette expérimentation ?
4. Le ministère a-t-il reçu quelque réclamation pour travaux faits sur ledit steamer à la demande des personnes auxquelles il avait été prêté, pour frais de radoub, etc.?
5. Pendant combien de mois, de semaines ou de jours ledit steamer a-t-il été employé à ces expériences, aux frais du gouvernement, et en négligeant d'accomplir le service qui lui est assigné, alors qu'il était sous la direction dudit inventeur ?
6. Combien le ministère a-t-il dépensé pendant tout le temps que ce steamer a été à la disposition de l'inventeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 1. Oui.
2. A M. A. Lacoste ; d'après les instructions données par l'ex-ministre des Travaux publics.
3. $11,776.
4. Oui.
5. 113 jours.
6. Le même montant qui est mentionné dans la réponse n° 3.

SUCRE IMPORTE POUR LA CONSOMMATION.

M. HENDERSON :

1. Quelle quantité totale de sucre au-dessus du n° 16, type de Hollande, coloré, et de tous sucres raffinés de toute espèce et de toute qualité importés pour la consommation pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903, et quel montant de droits a été payé à ce sujet ?
2. Quelle quantité totale de sucre non dénommé, non supérieur en couleur au n° 16, type de Hollande, coloré, a été importée pour la consommation pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903, et quel montant de droits ont été payés à ce sujet ?

Le MINISTRE DES DOUANES : 1. 26,672,033 livres ; et les droits payés sur ce sucre se sont élevés à $330,652.03.
2. 361,698,799 livres ; et les droits payés de ce chef se sont élevés à $2,316,622.61.
Il est peut-être bon d'expliquer que règle générale le sucre paie les droits maximum de sa classe ; quitte à faire le remboursement lorsque l'épreuve en a été faite plus tard au moyen du polariscope.

M. GRANT.

AFFRANCHISSEMENT DES COLIS CONTENANT DES BROCHURES ELECTORALES.

M. DAVIS :

1. Le gouvernement sait-il que plusieurs chargements de wagons de littérature électorale ont été expédiés des bureaux du "Star", de Montréal à Ottawa, et que cette littérature est expédiée à Ottawa par la malle après avoir été affranchie par George Taylor, M.P., et autres ?
2. Le ministère des Postes retire-t-il des revenus de ces envois ?
3. Les membres du parlement ont-ils le privilège d'affranchir des matières postales dans une mesure illimitée ?
4. Les membres du parlement peuvent-ils expédier de la littérature électorale par chargements de wagons, sans payer de port ?

Le PREMIER MINISTRE : Les faits relatés dans la première partie de la question sont exacts.
2. Non.
3. La seule limite apparente semble être la capacité des wagons et autres moyens de transport.
4. Je ne crois pas qu'il existe d'autre limite à cette pratique que celle que je viens d'indiquer en réponse à la 3e question.

MESSAGERS AU SERVICE DE M. TAYLOR.

M. TALBOT :

1. Combien de messagers et autres employés de la session sont occupés à mettre en liasses, affranchir et adresser de la littérature électorale pour M. Geo. Taylor, M. P. ?
2. Combien de chargements de wagons composés de ladite littérature ont été transportés des gares aux édifices du parlement ?
3. Qui paie pour ces wagons ?
4. Si les susdits messagers ou autres employés n'étaient pas occupés à cette besogne, seraient-ils disponibles pour d'autres services du parlement ?
5. Des employés supplémentaires ont-ils été engagés à cette fin ?
6. Quels sont leurs appointements ?

M. l'ORATEUR : 1. Les seuls employés occupés à cette fin sont ceux du bureau de poste, où chaque enveloppe doit être marquée du sceau du bureau.
2. On n'a pas tenu compte du nombre de chargements de wagons composés de colis postaux qui ont été apportés à la Chambre des Communes.
4. Oui.
5 et 6. Aucun employé additionnel n'a été ajouté au personnel des fonctionnaires de la Chambre des communes.

SACS DE MALLE EMPLOYES POUR EXPEDIER LA LITTERATURE ELECTORALE.

M. TALBOT :

1. Les centaines de sacs de malles qui sont actuellement employés pour expédier de la littérature électorale affranchie par M. George Taylor, M.P., et autres, appartiennent-ils au ministère des postes ?
2. Dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité desdits sacs sont-ils employés pour les fins ci-dessus mentionnées ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 1. Ils appartiennent au gouvernement.

2. Personne n'a accordé de permission à cette fin. On s'en sert illégalement.

MEMBRES DE LA FORCE CONSTABULAIRE DANS LE SUD-AFRICAIN AYANT OBTENU LEUR CONGE.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Le gouvernement sait-il que les membres de la force constabulaire canadienne dans le Sud-africain ont dû racheter leur libération quand ils désiraient quitter librement ce corps ? Dans l'affirmative, pourquoi étaient-ils obligés d'acheter ainsi leur libération ?

2. Le gouvernement sait-il que ceux d'entre eux qui sont revenus au Canada ont dû payer leurs frais de voyage de leurs propres deniers ? Et si c'est le cas, pourquoi ?

3. Le gouvernement sait-il que ces constables n'ont pas été régulièrement assermentés comme tels dans le Sud-africain ?

4. Le gouvernement sait-il que ces constables n'ont pas prêté serment de fidélité ni été assermentés au Canada avant leur départ pour le Sud-africain ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les conditions d'engagement contenaient les dispositions suivantes:

Un sous-officier ou homme pourra être en tout temps congédié, par ordre du commandant de la division, avec ou sans gratification. Du consentement de l'officier commandant la division, chacun pourra acheter son congé de libération pour $97.33 la première année, $73 la deuxième année, et $48.66 la troisième année."

2. Les conditions de l'engagement stipulaient également que ces hommes ne pourraient obtenir un passage gratuit pour revenir au Canada qu'après cinq ans de service.

3. Aucune assermentation n'était nécessaire dans le Sud-africain, le serment prêté avant le départ du Canada étant suffisant.

4. Non ; au contraire, ils ont prêté le serment de fidélité, et l'engagement fait au Canada a été reconnu comme valable par le ministère de la Justice au Canada.

FRONTIERE DE L'ALASKA.

L'honorable M. HAGGART : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à demander au gouvernement s'il a quelque déclaration à faire concernant la décision adoptée par la commission de l'Alaska?

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons encore aucun renseignement officiel à ce sujet, mais on s'attend que la décision des commissaires sera rendue demain.

ACTE CONCERNANT LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 259) modifiant l'acte concernant les Territoires du Nord-Ouest.—L'honorable ministre de la Justice.

M. SCOTT : Je propose d'ajouter au bill l'article suivant :

Nonobstant toute disposition de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest ou de tout acte le modifiant, l'Assemblée législative pourra rappeler, par ordonnance, les dispositions des articles 49, 51, 53, 55, 64, 88, 89 et 90 du dit Acte des Territoires du Nord-Ouest, telles que modifiées, et rétablir les dites dispositions ou y en substituer d'autres ; mais cet article ne devra pas être interprété comme conférant à l'Assemblée législative le pouvoir de rendre des ordonnances tendant à l'institution, à l'organisation ou au maintien de tribunaux de juridiction criminelle ou concernant la procédure à suivre en matières criminelles.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement aurait pour effet d'accorder à l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest le pouvoir de faire des règlements concernant toutes les questions se rattachant à la juridiction civile de la province, c'est-à-dire qu'il pourrait fixer le lieu des séances du tribunal, les dates auxquelles il devrait siéger et le nombre de ses séances. Il pourrait également règler les séances de la cour au complet ou avec un seul juge; pourvoir à la subdivision du territoire en districts judiciaires, définir la juridiction territoriale des juges, et ainsi de suite—en un mot, toutes les questions concernant l'organisation civile de la cour. Je considère que c'est là un pas de fait dans la bonne voie.

L'amendement est adopté.

M. SCOTT : Je propose :

Nonobstant toute disposition de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest ou de tout acte le modifiant, l'Assemblée législative pourra rappeler, par ordonnance, les dispositions des articles 7, 8, 9, 11 et 12 du chapitre 19 des statuts de 1888, et l'article 18 du chapitre 17 des statuts de 1894, cet article étant reproduit dans l'article 9 du chapitre 28 des statuts de 1897, et rétablir les dites dispositions ou y en substituer d'autres.

M. GOURLEY : Cet amendement me parait présenter certaines objections, non pas quant au sujet qu'il a traité, mais en ce sens qu'il accorde à une législature provinciale le droit d'abroger certains articles d'un statut adopté par ce parlement. Il doit y avoir un moyen plus logique d'arriver au même résultat. Il ne convient guère à notre dignité d'accorder ce pouvoir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Gourley) que le paragraphe 4 que nous sommes à étudier à trait à l'organisation du conseil du Nord-Ouest lui-même, tandis que le paragraphe précédent à trait à l'organisation des cours de justice. Si nous révoquons les dispositions et que nous permettons simplement au conseil du Nord-Ouest d'en établir d'autres, nous créons un interrègne durant lequel il peut se produire certaines choses embarrassantes. Au moyen de cet amen-

dement, nous disons que dans toutes les questions qui concernent l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest, cette dernière aura le droit ou de sanctionner ce que nous avons fait, ou de révoquer les mesures que nous avons adoptées et de leur en substituer d'autres. Mon honorable ami verra qu'il est difficile de suivre une autre ligne de conduite.

M. GOURLEY : Je m'en aperçois, mais il me semble qu'il devrait y avoir moyen d'arriver au même résultat autrement qu'en permettant à la législature locale de révoquer ce qui a été voté par ce parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela peut paraître étrange, mais l'honorable député doit s'apercevoir que la chose n'est pas inconstitutionnelle.

M. GOURLEY : Je comprends que nous avons le droit de déléguer nos pouvoirs. Ce n'est pas tant la chose elle-même que le moyen auquel on a recours pour y arriver sur lequel j'attire l'attention——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La difficulté prévue par mon honorable ami m'a également frappé, mais je n'y vois pas de remède. Supposons que nous révoquerions ces dispositions. Le conseil du Nord-Ouest pourrait ne pas siéger d'ici à plusieurs mois. Si une élection complémentaire avait lieu dans l'intervalle, comment pourrait-on y pourvoir ? Je crois qu'il est préférable de maintenir le statut à ce sujet et d'accorder à la législature le pouvoir de faire les changements nécessaires.

M. GOURLEY : Les fonctionnaires du ministère de la Justice ont-ils étudié cette question et en sont-ils arrivés à la conclusion que c'était là l'unique moyen de résoudre la difficulté ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Il n'existe pas d'autres moyens de la résoudre.

L'amendement est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu une troisième fois et voté.

ALLOCATIONS DE RETRAITE AUX JUGES.—AMENDEMENTS APPORTES PAR LE SENAT.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre acquiesce au premier amendement apporté par le Sénat au bill (n° 233) modifiant les actes des cours Suprême et de l'Echiquier et l'acte concernant les juges des cours provinciales. Je dois dire, à l'appui de cette motion, M. l'Orateur, que deux amendements ont été apportés à ce bill. Le premier de ces amendements concerne l'article 2 du bill, tel que voté par cette Chambre, cet article se lisait comme suit :

2. Si un juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou d'une cour supérieure d'aucune des provinces du Canada, donne ou a déjà donné sa démission comme tel pour accepter la charge de lieutenant-gouverneur d'une province, et s'il occupe ou s'il a occupé le poste de lieutenant-gouverneur, et s'il n'a pas autrement qualité pour recevoir une pension de retraite comme tel juge, Sa Majesté peut en aucun temps après l'expiration de la durée de service de ce juge en qualité de lieutenant-gouverneur, lui accorder une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge judiciaire qu'il remplissait à l'époque de sa démission, à dater de l'émission desdites lettres patentes et devant lui être servie sa vie durant.

Cet article a été retranché du bill.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le résultat pratique de cet amendement ?

Le PREMIER MINISTRE : Actuellement, un juge peut se retirer après 15 années de service et avoir droit à une pension. Le bill actuel avait pour but d'ajouter que lorsqu'un juge a atteint un certain âge, il aura droit à sa pleine pension. Après 15 années de service, il reçoit une pension des deux tiers de son traitement, et au bout de trente ans de service, il a le droit de se retirer avec une pension égale au plein montant de son traitement. L'amendement apporté à cet article disait que si un juge était nommé lieutenant-gouverneur avant d'avoir droit au plein montant de sa pension, à l'expiration de ses cinq années de service comme lieutenant-gouverneur, il aurait droit à sa pension comme juge. Cette disposition a été mise de côté par le Sénat, sous prétexte qu'elle est de nature à nuire à l'indépendance des juges et nous avons également adopté cette manière de voir.

L'honorable M. HAGGART : Existe-t-il des juges que cette disposition intéresse ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en connais pas.

M. SPROULE : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable premier ministre qu'il s'agit ici d'une mesure pouvant entraîner une dépense de deniers publics. C'est à la Chambre qu'il appartient de proposer, au moyen d'une résolution et avec le consentement de la Couronne, toutes les mesures entraînant une dépense des deniers publics, ou l'imposition de taxes ou d'impôt. C'est en se basant sur ses droits que la Chambre a voté ce bill. Il a ensuite été soumis au Sénat, qui y a apporté des amendements. Si je comprends bien les droits respectifs de deux branches de la législature, le Sénat n'a pas le droit d'apporter d'amendements à un bill pouvant entraîner une dépense d'argent. En apportant un amendement au présent bill, le Sénat s'est arrogé un droit qu'il ne possédait pas, c'est-à-dire celui de modifier un bill de finances. Le très honorable premier ministre voudrait-il me dire si ce n'est pas son intention, ainsi que celle du gouvernement, de défendre les droits de la Chambres des communes, dont les membres sont élus par le peuple et qui seule a

le droit indéniable de s'occuper des mesures entraînant une dépense d'argent.

Lorsque cette question a été discutée dans la Chambre Haute, on s'est immédiatement demandé si ce bill était ou non une mesure entraînant une dépense de deniers publics. Je crois que ce point a été réglé hors de tout doute au moyen des autorités qui ont été citées. C'est d'abord un bill qui s'occupe des pensions et ces pensions doivent être payées à même le revenu consolidé. Il pourvoit à l'appropriation d'une certaine partie du revenu public, c'est donc une mesure entraînant une dépense d'argent. On s'est ensuite demandé en quoi consistait un projet de loi de cette nature ? Edwin Gordon Blakmore, dans son traité " Prcedure of the legislative Council of South Australia ", aux pages 172 et 182, dit :

Un bill qui est soumis à la Chambre au moyen d'une résolution basée sur le rapport du comité de la Chambre, est un bill entraînant une dépense de deniers publics.

Parlant de cette classe de bills, May dit :

Il s'ensuit que les lords ne peuvent modifier les dispositions des bills qu'ils reçoivent des comités, lorsque ces bills traitent des sujets ci-dessus mentionnés, et peuvent modifier, soit en augmentant ou en réduisant le chiffre d'un crédit ou d'une dépense.

Todd dit :

Il existe trois genres de projets de loi entraînant une dépense de deniers publics : les bills ayant pour objet d'imposer des taxes, les bills des subsides et les bills accordant certains montants.

Bourinot dit à la page 585 de sa 2e édition :

Règle générale, les bills d'intérêt public peuvent originer dans les deux Chambres ; mais du moment que ces bills comportent l'octroi de subsides de quelque nature ou entraînent directement ou indirectement l'imposition de toutes taxes sur le peuple, ils doivent originer dans la branche populaire, conformément à la loi et à la pratique constitutionnelle établies en Angleterre. L'article 53 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, stipule expressément :

Tout bill ayant pour but l'octroi d'une portion quelconque du revenu public, ou la création de taxes ou d'impôts, devra originer dans la Chambre des communes.

Et un règlement permanent de la Chambre des communes déclare expressément :

La Chambre des communes a seule l'initiative des octrois et subsides accordés à Sa Majesté par le parlement du Canada, et tous les bills pour accorder ces octrois et subsides doivent prendre naissance dans la Chambre, attendu que c'est le droit incontestable de la Chambre de diriger, limiter et fixer dans tous ces bills les fins, objets, considérations, conditions, limitations et restrictions de tels octrois, lesquels ne peuvent être modifiés par le Sénat.

Or, dans le cas actuel, le Sénat met de côté ces droits en biffant un article important, qui pourvoit à l'octroi d'une certaine somme d'argent. J'attire l'attention du premier ministre sur ce point, et je lui demande s'il est disposé à renoncer au droit incontestable que possède la Chambre des communes, d'après notre constitution, d'exercer une juridiction absolue sur les mesures de cette nature, et s'il est prêt à reconnaître la prétention émise par le Sénat que cette Chambre a le droit d'apporter des amendements à un bill des finances.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne peut y avoir de doute que sous l'empire de notre constitution, telle qu'elle nous est parvenue à travers les âges durant lesquels elle s'est formée, l'octroi des subsides sous toutes les formes est le privilège exclusif des Communes, et toute législation ayant pour but l'appropriation du revenu doit être proposée par les Communes et ne peut être modifiée par le Sénat.

Mais la question qui se présente en ce moment est la suivante : Qu'est-ce qu'un bill de finances ? Il ne s'ensuit pas que tout bill qui quitte cette Chambre et qui pourvoit à l'octroi ou la dépense d'une partie du revenu, est un bill de finances. Le bill de finances n'a aucune signification particulière dans la langage parlementaire, et il y a bien peu de législation quittant cette Chambre qui ne comporte pas indirectement un octroi d'argent, et au sujet de laquelle le droit que possède l'autre branche de la législature d'exercer son privilège de surveillance ne pourrait être exercé, si la doctrine énoncée par l'honorable député devait prévaloir. La pratique sur ce point est bien établie, et c'est là qu'il faut chercher la définition d'un bill de finances. Ce dernier bill constitue, dans un sens plus restreint, un bill des subsides. Todd, que mon honorable ami a cité il y a un instant, répond exactement à la question soulevée par l'honorable député, car il dit, à la page 815 du 1er volume de la dernière édition de son ouvrage :

Nous allons maintenant étudier la question des bills de finances, qui sont de trois espèces : les bills concernant les impôts, les bills des subsides et les bills concernant les crédits. Tous ces bills ont un préambule particulier, qui laisse entendre que le revenu ou l'octroi d'argent est l'apanage exclusif de la Chambre des communes, et les bills de cette nature sont invariablement soumis à l'assentiment royal par l'Orateur de la Chambre des communes.

Voilà ce que je comprends par un bill de finances, c'est un bill présenté par le parlement à l'assentiment de la Couronne. Afin de s'assurer de sa nature, il suffit de consulter une loi des subsides de n'importe quelle année, pour constater que la pratique suivie est en tous points conforme à la règle posée par Todd, c'est-à-dire, que le bill des subsides, qui est un bill de finances dans le sens indiqué il y a un instant par le député de Grey-est (M. Sproule), est toujours précédé d'un préambule que l'on ne trouve pas dans les autres bills qui vont directement de cette Chambre au Sénat. Les bills de finances sont soumis par l'Orateur, et voici le préambule que l'on trouve au

commencement de tout acte concernant les crédits, qui est un bill de finances :

Très gracieux souverain :

Considérant que par un message de Son Excellence le très honorable sir Gilbert John Elliot, comte de Minto, Gouverneur général du Canada, et par les budgets qui l'accompagnent, il appert que les sommes ci-dessus mentionnées sont nécessaires pour faire face à certaines dépenses du service public du Canada, auxquelles il n'est pas autrement pourvu, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903, et pour d'autres objets liés au service public, qu'il plaise en conséquence à Votre Majesté——

Et ainsi de suite. Voici le préambule qui, dans le langage limité du droit parlementaire, désigne un bill de finances et auquel le Sénat ne peut apporter aucun amendement. Mais il existe plusieurs autres bills qui sont soumis à la Chambre par la Couronne et qui ne peuvent prendre origine au Sénat. Le projet de loi actuel comporte une dépense de deniers publics, mais ce n'est pas un bill des finances dans le sens limité que j'ai indiqué, bien que la distinction entre un bill des finances et un bill d'intérêt public soit très légère. Dans les cas de cette nature, il a toujours été loisible au Sénat de proposer un amendement ; mais il ne suit pas de là que la Chambre des communes est tenue d'accepter cet amendement sans chercher à se renseigner ou sans avoir besoin de le discuter. On dira peut-être qu'en pareilles circonstances, les Communes seraient justifiables de refuser d'accepter les amendements proposés par le Sénat. Justifiable non seulement de les rejeter, mais même de contester au Sénat le droit de soumettre un amendement à ce bill. Mais ce serait pousser cette doctrine trop loin. Il existe une foule de précédents dans lesquels une législation comme celle qui est contenue dans ce bill a été modifiée par le Sénat. Encore en 1898, on a soumis à la Chambre un acte modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, qui comportait une dépense de deniers publics, et ce bill nous fut renvoyé par le Sénat avec plusieurs amendements que ce corps nous demandait d'approuver. Ces amendements furent discutés par les Communes, quelques-uns furent acceptés et d'autres rejetés ; et chose certaine, c'est que ces amendements ne furent pas considérés comme constituant un empiètement sur les privilèges de la Chambre.

M. SPROULE : Est-ce que cet article du bill comporte une dépense de deniers publics se rapportant directement au revenu ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis le dire en ce moment, car je n'ai pas eu le temps de l'étudier, mais il y avait des bills de cette nature, et je tiens à faire bien comprendre que le principe invoqué par l'honorable député n'est pas absolu. May, énonçant la pratique suivie à ce sujet, dit comme moi que la Chambre est libre de prendre ou non en considération l'amendement proposé par le Sénat, mais que ce dernier n'excède pas ses privilèges en proposant des amendements à des bills de cette nature. Voici ce que cet auteur dit à ce sujet :

Si les amendements soumis par les lords n'offrent pas d'objections sous d'autres rapports, ils sont ordinairement acceptés par les Communes, ce qui, tout en n'étant pas très régulier, ne constitue pas un empiètement sérieux sur les privilèges des Communes ; ils justifient leur conduite en faisant une entrée à cette fin dans le " Journal ", sous la direction de l'Orateur, dans laquelle on explique les raisons de l'arrangement, déclarant, par exemple, que les amendements sont faits verbalement—qu'ils tendent à affirmer davantage l'intention de la Chambre—qu'ils remplissent l'intention des Communes—établissant l'uniformité et l'harmonie entre les différentes dispositions du bill—sont devenus nécessaires par suite de l'adoption de plusieurs actes récents—ou que l'amendement ne modifie ou n'altère aucune estimation ou imposition d'impôts.

Mais May va plus loin, et je signale tout particulièrement le passage suivant à l'attention de l'honorable député.

Même quand les amendements apportés par les lords constituent un empiètement sur les privilèges des Communes, ce n'est pas la pratique invariablement suivie par cette Chambre d'affirmer son droit concernant les amendements apportés à des bills qu'elle à soumis à la Chambre des Lords, lorsque ces bills concernant l'aide à accorder aux pauvres, ou à des rôles d'évaluation de municipalité ou de comté ; et plus particulièrement lorsque ces amendements n'imposent qu'incidemment des obligations au peuple, et n'ont été faits que dans le but de donner effet à l'intention législative des Communes. Il est aussi arrivé souvent que la difficulté que l'on éprouvait à distinguer ces amendements d'autres dispositions législatives ou amendements, auxquels on n'avait aucune objection, ont contribué dans plusieurs cas à les faire accepter par les Communes.

Même quand les Lords empiétèrent sur l'autorité des communes, ces dernières ont consenti quelquefois à accepter les amendements que ceux-là proposaient, parce qu'elles les croyaient convenables, et de nature à modifier judicieusement la législation qu'elles leur avait soumise. Je prétends que dans le cas actuel le Sénat n'a pas abusé de son privilège. Le bill actuel n'a pas le caractère d'un bill de finances, auquel le Sénat n'a pas le pouvoir de faire des modifications. Les membres de la Chambre Haute n'ont violé aucun principe, et même en supposant qu'ils auraient empiété sur les privilèges des communes, il s'agit d'un cas dans lequel ces dernières ne sont pas justifiables d'insister pour faire respecter leurs droits.

M. GOURLEY : Je considère qu'il s'agit ici d'une question importante, et bien que j'éprouve toujours le plus grand respect pour les opinions émises par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), je me permettrai de lui dire que toute la question, dans le cas actuel, se résume à savoir s'il s'agit ici d'un bill de finances, et quel est son objet. Or, je crois que son objet est de déterminer les classes qui auront droit à une pension.

Je ne le considère donc pas comme étant un bill des finances, et le Sénat s'est contenté de dire : Nous ne voulons pas que les lieutenants-gouverneurs fassent partie de cette classe. Est-ce un bill des finances ou un bill qui règle les classes qui pourront bénéficier d'une pension?

M. SPROULE : Il pourvoit à la pension.

M. GOURLEY : Le bill lui-même y pourvoit. Le Sénat se contente de dire qu'il ne veut pas que les lieutenants-gouverneurs puissent bénéficier de cette pension. Ce n'est rien autre chose qu'un amendement tendant à libérer le trésor d'autant.

M. MACLEAN : Le Sénat n'a pas le droit de faire cela.

M. SPROULE : Cela n'améliorerait pas la situation.

M. GOURLEY : Voici un exemple qui me vient à l'esprit. Supposons que nous soumettions au Sénat un bill portant le nombre des juges de la cour Suprême à dix. Cela constituerait certainement une mesure entraînant une dépense de deniers publics, puisqu'il s'agirait de pourvoir aux traitements de dix nouveaux juges. Le Sénat pourait-il modifier ce bill en réduisant leur nombre à huit ou neuf?

M. SPROULE : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il peut faire disparaître certaines taxes.

M. MACLEAN : Non, il ne le peut pas.

M. GOURLEY : Je ne crois pas que ce soit là le principe et je suis d'avis qu'il en existe un beaucoup plus clair que celui-là. J'ai dit que l'honorable député (M. Sproule) avait la tournure d'esprit d'un casuiste. C'est là un beau compliment à lui faire, mais je dois ajouter qu'il est dépourvu de ces distinctions subtiles qui distinguent l'esprit laïque.

M. SPROULE : Comme cet article du bill stipule qu'une partie quelconque des fonds publics sera dépensée pendant la vie de l'individu, ce bill devrait être considéré comme un bill de finances, et si la Chambre haute n'a pas le droit d'augmenter ou de diminuer une dépense proposée par la Chambre des communes, au moyen d'un bill concernant les dépenses, je soumets humblement qu'il n'avait pas le droit de modifier ce bill, même en retranchant celle de ses dispositions sur laquelle on pourrait se baser plus tard pour autoriser le paiement de certains montants d'argent au moyen d'une loi.

L'amendement est adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose également que le troisième amendement soit approuvé. Je vais en expliquer la nature. L'article 3 du bill, tel qu'adopté par la Chambre des communes, se lit comme suit :

Tout juge de cour de comté qui a atteint l'âge de quatre-vingts ans est mis d'office à la retraite ; et à tout juge qui est ainsi mis à la retraite, ou qui, ayant atteint l'âge de soixante et quinze ans, donne sa démission, et qui, dans l'un ou l'autre cas, a rempli telle charge de juge pendant une période de vingt-cinq ans ou plus, Sa Majesté peut accorder une pension égale au traitement attaché à la charge de juge pendant une période de moins de vingt-cinq ans, égale aux deux tiers dudit traitement : Pourvu qu'à tout tel juge qui sera ainsi mis forcément à la retraite, ou qui aura donné sa démission, il puisse être accordé une pension égale au plein traitement attaché à la charge qu'il remplissait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission, quel que soit le nombre d'années pendant lesquelles il aura rempli sa charge.

Je vais maintenant donner lecture de l'amendement proposé par le Sénat afin que nous puissions voir en quoi consiste le changement :

Tout juge de cour de comté qui a atteint l'âge de quatre-vingts ans est mis d'office à la retraite ; et à tout juge qui est ainsi mis à la retraite, ou qui, ayant atteint l'âge de soixante et quinze ans, donne sa démission et, dans ce dernier cas, a rempli la charge de juge pendant une période de vingt-cinq ans ou plus, Sa Majesté peut accorder une pension égale au traitement attaché à la charge qu'il remplissait à l'époque de sa mise à la retraite ou de sa démission, ou, s'il a rempli la charge de juge pendant une période de moins de vingt-cinq ans et est atteint d'une infirmité permanente ne lui permettant pas de remplir dûment ses fonctions, une pension égale aux deux tiers du dit traitement ; dans l'un ou l'autre cas, la pension comptera de la date de sa mise à la retraite ou de sa démission et lui sera servie sa vie durant.

C'est l'élimination des mots suivants qui cause le changement :

Pourvu que tout juge qui est ainsi obligé de prendre sa retraite ou qui donne sa démission obtienne, etc.

On a pensé que cet article pouvait être un empiètement sur l'indépendance des juges. On a pensé que si un juge pouvait se retirer après 15 ans de services, par exemple, et avoir droit à sa pension de retraite, un gouvernement pourrait demander à un juge sa démission, vu qu'il tombait sous le coup de l'article lui donnant droit à une pension. Le Sénat a, avec beaucoup d'à-propos, substitué ces mots :

Ou s'il a continué à occuper la charge de juge pendant une période de moins de vingt-cinq ans et s'il a été atteint d'une infirmité permanente.

Conséquemment, je propose que la Chambre adopte cet amendement du Sénat.

L'honorable M. HAGGART : Je ne sais pas si l'Acte de la Confédération place les juges des cours de comté dans la même catégorie que les autres juges. S'il en est ainsi je doute fort que nous ayons le pouvoir d'obliger les juges des cours de comté à prendre leur retraite. L'Acte de la confédération et la loi générale n'indiquent qu'une seule manière d'arriver à ce résul-

tat, et je doute fort que le parlement fédéral ait le droit d'obliger un juge de cour de comté à prendre sa retraite.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a aucun doute que cette question a été étudiée avec soin ; les juges des cours de comté ne sont pas dans la même catégorie que les juges des cours supérieures et nous reconnaissons dans ce bill même, en n'assumant pas le pouvoir d'obliger les juges de la cour Suprême à prendre leur retraite, et l'opinion du ministère de la Justice est que nous avons ce droit à l'égard des juges des cours de comté.

M. GOURLEY : Sur quoi l'honorable premier ministre base-t-il la distinction entre les juges de la cour Suprême et les juges des cours de comté ?

Le PREMIER MINISTRE : Sur les termes de l'Acte de la Confédération.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je parle dans le moment sans préparation immédiate, car je ne me suis pas occupé de cette question depuis quelqes semaines.

M. GOURLEY : Le ministre admettra que nous ne pouvons pas obliger un juge de la cour Suprême à prendre sa retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Oh! non. Nous avons toujours fait une distinction entre les juges des hautes cours et des cours de comté. Dans les statuts revisés du Canada il y a un article qui dit que le gouvernement peut nommer un juge d'une cour de comté, et même le destituer. La procédure dans ce cas-ci diffère de la procédure à suivre au sujet d'un juge des cours supérieures, qui ne peut être destitué que par acte du parlement et en vertu d'une ancienne loi du temps de Georges III, qui accorde aux gouvernements coloniaux le droit de destituer un juge dans certaines circonstances. Telle est la théorie qui a toujours prévalu, savoir que la position d'un juge de comté diffère de celle d'un juge de la haute cour. L'Acte de la confédération mentionne d'une façon spéciale les juges de la cour Supérieure, et les statuts revisés du Canada reconnaissent sans doute cette prétention, indiquant comment se ferait l'enquête au sujet de la conduite des juges de cours de comté et leur renvoi. Mon honorable ami trouvera dans les rapports d'Ontario, re Spiers, une discussion très complète de ce point. Un juge d'Ontario, je crois que c'est le vice-chancelier Proudfoot, a discuté cette question très longuement et l'a exposée avec beaucoup de science. Il est venu à la conclusion qu'un juge de cours de comté pouvait être renvoyé par le Gouverneur général en conseil.

L'amendement est adopté.

Amendement n° 3.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre acquiesce au troisième amendement. Cet amendement ne porte que sur la rédaction: il substitue dans le texte anglais le mot " resignation " à " retirement ".

L'amendement est accepté.

STATUTS REVISES DU CANADA.

Le bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada, est lu pour la seconde fois et délibéré en comité général.

Article 2.

M. GOURLEY : Je désire appeler l'attention du ministre de la Justice sur le fait que la rédaction de nos statuts ne nous fait pas honneur ; plusieurs de nos lois traitant du même sujet diffèrent dans les termes presque chaque fois.

Cela ne devrait pas être, parce qu'un avocat ou un particulier qui veut comprendre la signification d'une loi est obligé de lire chaque ligne de chaque statut, tandis que si dans la revision des statuts on rédigeait dans les mêmes termes les différents articles traitant du même sujet, on éviterait ces inconvénients. Il ne devrait pas y avoir une virgule de différence. Tous ceux qui s'occupent d'interpréter les lois savent que c'est une des plus belles occupations auxquelles un homme puisse se livrer ; il faut non seulement bien comprendre les termes, mais aussi la portée de chaque construction grammaticale. J'ai entendu discuter cette question par le juge Weatherby de la Nouvelle-Ecosse, un homme qui a une très belle intelligence, bien qu'il soit un peu fantasque. C'est l'esprit le plus logique que l'on puisse rencontrer. C'est un plaisir que de l'entendre interpréter un statut, et j'ai souvent entendu disséquer certains de nos statuts fédéraux, les briser en fragments, à mon grand regret, et demander s'il y avait à Ottawa des rédacteurs des lois connaissant leur métier. Je dois dire que je suis beaucoup de l'avis de ce juge, et je crois que nous devrions essayer de faire ce que l'on a fait en Angleterre, rédiger chaque statut et chaque article de chaque statut en nous servant exactement des mêmes mots.

M. FRASER : Je crains que mon honorable ami donne trop de valeur aux statuts anglais. Ne sait-il pas que les juges en Angleterre constituent très souvent leurs propres statuts.

M. GOURLEY : Feu lord Thring a fait beaucoup pour remédier à cet état de choses. Je suis porté à croire que les statuts anglais sont plus exacts et mieux rédigés que les nôtres, et la Chambre sait que je ne suis pas généralement porté à louanger ce qui ce fait en Angleterre.

M. GALLIHER : Les Américains sont vos amis.

M. GOURLEY : Ils n'ont pas de prétention à l'exactitude de langage. L'honorable ministre de la Justice devrait voir à ce que dans les chartes que nous accordons con-

tinuellement, les articles conférant certains pouvoirs devraient tous être rédigés d'une même façon sans excepter un virgule. Je considère donc que cet article est très important. Nous devrions avoir de bons rédacteurs des lois, et une personne peut être bon avocat et ne pas être rédacteur des lois. Ce sont des dons différents.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Absolument.

M. GOURLEY : Un avocat peut être très capable de disséquer une loi, mais pour en rédiger une il faut avoir l'habitude du langage et être capable d'exprimer une idée clairement. Ce talent est un don particulier, et s'il n'apparaît pas dans un statut le statut est difficile à interpréter. J'espère que le ministre de la Justice fera comprendre à la commission que nos lois doivent être rédigées de façon à rendre exactement les plus intimes intentions du parlement, et dans le meilleur anglais possible. Je me propose d'aider au ministre de la Justice autant qu'il sera en mon pouvoir à mettre dans nos statuts le moins de mots possible. La multiplicité des mots empêche la clarté et la beauté littéraires. Ceux qui ne sont pas maîtres de la langue sont portés à employer un grand nombre de mots là où quelques-uns suffiraient. Une phrase longue est toujours embrouillée, et un juge a toujours de la difficulté à l'interpréter. J'ai vu un juge l'autre jour écrire à nouveau un article de la loi afin d'en montrer le sens exact, celui que la législature voulait évidemment lui donner, et les deux rédactions étaient aussi différentes que le jour et la nuit. Les membres de cette Chambre devraient connaître assez leur langue pour pouvoir exprimer leurs idées dans un langage clair et concis afin qu'aucun juge ne puisse avoir de doute sur ce qu'ils veulent dire.

Article 12.

M. COCHRANE : Que signifie cet article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article est emprunté à une loi concernant des statuts revisés du Canada, 1886. S'il fallait distribuer les statuts revisés en aussi grand nombre que nous distribuons maintenant les statuts ordinaires, cela entraînerait de très fortes dépenses. Aujourd'hui les statuts sont distribués aux membres du parlement fédéral et des législatures provinciales, et aussi à tous les magistrats.

M. GOURLEY : Quand seront-ils distribués ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y avait cent cinquante statuts à reviser; on en a revisé quarante-huit jusqu'à présent. Chaque commissaire a un certain nombre de statuts à reviser ; tous les trois ou quatre mois les commissaires se réunissent et revisent le travail de l'un l'autre, puis le tout est sujet à l'examen du président, l'ex-juge en chef de la cour Suprême du Canada, qui est probablement l'homme le plus compétent du pays. J'espère que tout l'ouvrage sera terminé dans le cours de l'année prochaine.

Le comité rapporte le bill qui est lu une troisième fois et adopté.

BIBLIOTHECAIRES DU PARLEMENT.

Le bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (le ministre de la Justice) est lu une deuxième fois et envoyé au comité général de la Chambre.

M. SPROULE : Ce bill n'est-il pas un bill créant une charge sur les fonds publics ?

Le PREMIER MINISTRE : Non pas dans le sens strict du mot.

M. SPROULE : Il pourvoit au paiement de traitements à être pris sur le fonds consolidé du revenu.

Le PREMIER MINISTRE : D'après Todd, les mots " bill de finances " ont un sens très restreint. Ces mots ne s'appliquent qu'aux bills qui ont un préambule d'une forme particulière et qui sont présentés par l'Orateur à la barre de la Chambre comme un don des Communes. Le bill des subsides est dans cette catégorie. Mais il y a d'autres bills qui sont des bills de finances dans un certaine mesure mais pas comme le bill des subsides. Je demande à mon honorable ami de lire Todd à la page 815.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre a prétendu que le bill concernant les pensions de la police à cheval était un bill de finances et ne pouvait être soumis à la Chambre que par le gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : C'est un de ces bills qui comportent une dépense des fonds publics et qui doivent venir de la Couronne ; ils ne peuvent être présentés à la Chambre que par résolution à laquelle Son Excellence le Gouverneur général a donné son assentiment.

M. SPROULE : Pourquoi faut-il l'assentiment de la Couronne ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'on s'est aperçu en Angleterre avant que cette règle fut établie, et on a constaté aussi dans d'autres législatures où cette règle n'existe pas, que tout membre du parlement pouvait présenter un bill comportant une dépense de l'argent public. Mon honorable ami sait qu'un membre du parlement est obligé de s'adresser à un ministre afin d'obtenir un crédit pour un quai, lorsqu'il serait beaucoup plus facile pour lui de proposer une résolution dans la Chambre. C'est pour empêcher un abus de ce genre, bien que le vote des subsids soit un privilège du parlement, qu'il a été décidé que ce privilège ne pouvait être exercé que sur l'initiative de la Couronne.

M. SPROULE : Si un bill comportant la dépense des fonds publics doit avoir le consentement de la Couronne, tous les bills de cette nature ne peuvent être présentés que par résolution, accompagnée du consentement de la Couronne.

Le PREMIER MINISTRE : Ce bill-ci n'est pas un bill de finances que la Sénat ne pourrait pas amender. La règle est que la Chambre des Lords ne peut amender que le bill de subsides ; il faut qu'elle l'accepte ou le rejette dans son entier. Mais il y a d'autres bills qui sont dans un sens des bills de finances, mais non pas dans le sens strict, bien qu'ils comportent une dépense des fonds publics, et la règle a été que la Chambre des Lords pouvait toupours modifier ces bills. Cette règle n'était pas très bien comprise dans l'ancien temps, mais je crois qu'elle l'est mieux maintenant, et même dans ces circonstances la Chambre des communes n'insisterait pas sur son privilège, mais acceptera les amendements apportés par la Chambre des Lords aux bills de la nature de ceux dont parle l'honorable député.

M. SPROULE : J'ai au moins la consolation de savoir que le président actuel du Sénat a décidé que c'était un bill de finances, comme je le prétends moi-même.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être le président du Sénat est-il un casuiste.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable premier ministre a dit il y a un instant, qu'un simple député ne pouvait pas présenter une résolution demandant une somme pour une fin quelconque. Ne pourrait-il pas faire une motion disant qu'il est dans l'intérêt du Canada de construire un quai à un tel endroit par exemple ?

Le PREMIER MINISTRE : Il le pourrait, mais ce serait une simple motion académique.

M. HUGHES (Victoria) : C'est ce que je veux dire.

Article 2. Traitement des bibliothécaires.

M. COCHRANE : Quel est leur traitement actuel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est de $3,000 par année. A l'avenir ils occuperont le rang de sous-ministre. Ce titre apporte avec lui des privilèges d'un caractère purement social.

M. HUGHES (Victoria) : Ce bill ne permettra-t-il pas que les traitements des bibliothécaires atteignent la limite maximum du traitement des sous-ministres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Excepté ceux des sous-ministres de la Justice, des Finances et des Chemins de fer et Canaux qui peuvent aller jusqu'à $5,000.

Le comité rapporte le bill qui est lu en troisième délibération et adopté.

Sir WILFRID LAURIER.

REGISTRAIRE DE LA COUR SUPREME.

Le bill n° 268 concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (le ministre de la Justice) est lu en deuxième délibération et envoyé devant le comité général de la Chambre.

Article 1. Rang et traitement du régistraire.

M. GOURLEY : A combien portez-vous le traitement de M. Cameron ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il sera porté à $3,500, avec augmentations annuelles de $100 jusqu'au maximum de $4,000.

M. GOURLEY : C'est un excellent fonctionnaire et il devrait être bien payé.

L'honorable M. HAGGART : Chaque fois qu'il s'agit du traitement d'un avocat qui est employé dans une cour quelconque, vous verrez toujours d'autres avocats se lever dans cette Chambre et lui faire des compliments. Quels devoirs remplit le régistraire de la cour Suprême ? Pourquoi payer à cet employé un traitement aussi élevé ?

M. BELCOURT : Mes affaires m'appellent souvent à la cour Suprême et je puis peut-être répondre à l'honorable député. Le régistraire de la cour Suprême n'est pas simplement un employé de la cour dans le sens ordinaire du mot régistraire ; c'est aussi un juge. Comme régistraire de la cour Suprême il est obligé de siéger en chambre, d'entendre et de décider toutes demandes de procédure ordinaire, ordonner l'impression des factums ou dispenser de les imprimer, décider les contestations concernant les frais à être accordés, demandes d'appel et ainsi de suite. Il siège presque tous les jours.

M. COCHRANE : L'honorable député (M. Belcourt) me permettra-t-il de lui poser une question ? Quels sont à part cela les devoirs de ce fonctionnaire ?

M. BELCOURT : J'ai expliqué la nature de ses devoirs et montré qu'ils dépassent ceux d'un greffier de cour ordinaire. Les devoirs des protonotaires et régistraires dans le pays ne sont pas aussi grands excepté dans un cas ou deux. Le régistraire d'une cour, régle générale, ne remplit pas de fonctions judiciaires. Il est simplement greffier, signe les documents judiciaires, mais ne rend pas d'ordonnances. Le régistraire de la cour d'Echiquier est réellement un des juges de la cour ; il entend et décide les requêtes en Chambre. Il est vrai que l'on peut appeler de sa décision à un juge et du juge à la cour. Mais le fait n'en existe pas moins que le régistraire remplit des fonctions judiciaires tous les jours. Il est aussi le gardien de la bibliothèque ; et il a la responsabilité des livres qui sont là, et——

L'honorable M. HAGGART : Nous payons un bibliothécaire dont on va nous deman-

der aussi d'augmenter généreusement les appointements, d'après ce que je vois.

M. BELCOURT : Mais le régistraire a la charge et la responsabilité d'une bibliothèque très considérable et d'une très grande valeur, probablement la meilleure bibliothèque légale qu'il y ait au Canada. Ce même devoir n'est pas imposé à aucun greffier d'une cour ordinaire. Je crois que c'est la seule cour dans le pays qui a une bibliothèque considérable, dont la responsabilité repose sur le régistraire.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est-ce que le bibliothécaire a donc à faire?

M. BELCOURT : Il donne les livres et fait la besogne routinière de la bibliothèque, mais la responsabilité du soin de la bibliothèque repose sur le régistraire. C'est lui qui fait les recommandations de temps à autre au sujet des livres qu'il est nécessaire d'acheter, etc. Je crois qu'il n'y a pas un député de cette Chambre qui dira que le régistraire de la cour Suprême n'est pas un très bon employé, et je crois qu'il mérite entièrement l'augmentation stipulée qu'on lui donne par ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Il peut être un très bon employé, mais est-il nécessaire pour l'administration de la justice d'avoir un aussi bon employé et qu'une personne d'aussi grande habilité occupe cette position? Je n'ai rien à dire contre celui qui occupe cet emploi. Je ne le connais même pas. Après tout ce qu'a dit l'honorable député, ses devoirs ne sont pas judiciaires. Ils sont principalement administratifs, demandes d'ordre et autres choses de ce genre qui n'exigent pas de connaissances judiciaires spéciales. Ces demandes n'exigent pas un intellect comme celui qui est requis pour la cour Suprême. Vous pouvez avoir comme régistraire un homme d'une plus grande intelligence et habileté qu'il est nécessaire d'avoir pour remplir cette fonction mais ce n'est pas une raison pour que vous lui donniez un traitement aussi élevé. Nous pourrions avoir à meilleur marché un homme qui remplira ce travail que je puis appeler mécanique. Nos cours sont très coûteuses ; d'abord on commence par nommer les juges, quelques temps après on établit une bibliothèque, puis on nomme un bibliothécaire et deux ou trois messagers et fonctionnaires subalternes de la cour, et à chaque session du parlement on demande des augmentations de traitement. Il n'y a pas un autre pays sur la face du globe où l'administration de la justice soit entourée d'autant de fonctionnaires. Aucune autre race, à part la race anglo-saxonne, se soumettrait à pareille imposition. Les choses s'améliorent en Angleterre, mais ici elles empirent tous les ans.

M. COCHRANE : L'honorable ministre de la Justice voudrait-il me dire si le ministre du Commerce ou le chef du gouvernement a été consulté au sujet de cette affaire. Ces deux honorables ministres sont des témoins impassibles de toutes ces augmentations au bas et au haut de l'échelle. Les salaires sont augmentés partout. On se rappelle comment le ministre du Commerce sympathisait avec les contribuables lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre. Il prétendait que le pauvre contribuable et le pauvre cultivateur étaient saignés à blanc par le gouvernement conservateur. Or, le gouvernement actuel vote millions sur millions, et tous les employés publics de ce pays depuis Dan jusqu'à Beersheba obtiennent une augmentation de salaire et l'honorable ministre du Commerce écoute avec complaisance les explications que ce fonctionnaire a de grands mérites et qu'il est responsable de la bibliothèque. Comment en présence de ces augmentations peut-il rester silencieux après les promesses qu'il a faites aux électeurs lorsqu'il était dans l'opposition?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous ne pouvez pas dire cela sans rire.

M. COCHRANE : Je ne puis pas être plus sérieux. Je parle en toute sincérité, et si lhonorable ministre trouve qu'il y a matière à rire il est capable de rire sur l'échafaud. Les ministres actuels ont failli à toutes les promesses d'économies qu'ils avaient faites aux électeurs, et je ne vois pas comment ils peuvent rire lorsqu'on leur parle de ces choses. On m'a raconté qu'un jour un condamné qui s'en allait à l'échafaud vit un homme passer en courant près de lui et il lui demanda pourquoi il courait ainsi. L'homme répondit : je vais à la pendaison. Alors, répondit le condamné, vous n'avez pas besoin de vous presser tant, il n'y aura pas d'amusement tant que je ne serai pas rendu là.

Mais cette affaire-ci est sérieuse, et le gouvernement manque à toutes ses promesses. Je n'accuse pas le ministre de la Justice ; parce qu'il n'était pas dans la Chambre alors, mais il est responsable comme les autres ministres, du moment qu'il fait partie du cabinet. Il approuve ses collègues quand ils manquent aux promesses qu'ils ont faites au peuple. Je défie l'honorable ministre de m'indiquer une seule promesse qu'ils aient remplie. Le directeur général des Postes——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh ! épargnez-moi.

M. COCHRANE : Le directeur général des Postes était très éloquent sur les iniquités du parti conservateur. Il nous disait comme c'était humiliant de siéger dans une Chambre avec des députés ayant des promesses de places et d'émoluments dans leur portefeuille. Il a même proposé un bill condamnant cette pratique. Cet honorable ministre remplit-il, maintenant qu'il est au pouvoir, les promesses qu'il a faites lorsqu'il était dans l'opposition ? Combien de membres du parlement lui et ses collègues n'ont-ils pas nommés à des emplois pu-

blics ? Le ministre des Douanes faisait trembler les voûtes du parlement de ses protestations tonitruantes contre l'extravagance de ces conservateurs. Aujourd'hui il approuve toutes les dépenses. Il croit que cet employé a droit à une forte augmentation de son traitement parce qu'il est responsable de la bibliothèque, et que son esprit a une tournure judiciaire. Je ne m'occupe pas de la tournure que peut avoir son esprit. Nous n'avons pas besoin d'un homme qui a une tournure semblable. Un homme ayant un esprit ordinaire suffira pour faire son travail, et il lui restera encore beaucoup de temps pour se promener.

M. GOURLEY : J'approuve toujours mon honorable ami de Northumberland-est (M. Cochrane) lorsqu'il blâme le gouvernement de manquer à ses promesses. Son évidente sincérité porte la conviction dans mon esprit, comme elle doit aussi la porter dans l'esprit des honorables députés de la gauche. Mais dans le moment nous discutons la question du traitement du registraire de la cour Suprême, et je désire dire que c'est une mauvaise politique que d'amoindrir l'importance du service public de ce pays en lui payant des salaires insignifiants. Si l'on veut que la cour Suprême mérite le respect du peuple, ce doit être un tribunal digne et tous ses fonctionnaires doivent recevoir un traitement de nature à augmenter cette dignité. Tout le monde dans ce pays désire que la cour Suprême possède une bonne bibliothèque avec de bons employés pour en avoir soin, et des hommes ayant des connaissances suffisantes pour leur permettre de répondre aux questions qui leur sont posées. Lorsqu'un homme a besoin promptement d'un livre quelconque, il aime bien à trouver dans la bibliothèque quelqu'un capable de lui aider à trouver ce livre. Je regrette que dans le passé on n'ait pas accordé des traitements plus élevés à tous les employés de la plus haute cour du pays. Les honorables ministres pensaient autrement lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Nous leur donnons aujourd'hui un exemple de ce que doit être une opposition parlementaire au Canada. Et lorsque les honorables députés de la droite occuperont les banquettes que nous occupons aujourd'hui, ce qui ne tardera pas beaucoup, nous espérons qu'ils suivront notre bon exemple. Je connais très bien M. Cameron. C'est un homme de beaucoup de science ; il est avocat ; il a publié un livre dernièrement et ce livre était si bien écrit que j'ai été complètement dérouté. Je croyais lire les mémoires d'un ancien membre du parlement, mais tout le livre était le produit de l'imagination brillante de notre ami M. Cameron ; c'était un livre très intéressant. Je dis donc que le chiffre du traitement proposé n'est pas trop élevé pour les talents du titulaire. Il arrive bien rarement que je m'accorde avec l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), mais dans cette question où il n'y a pas de politique, je suis heureux de pouvoir dire comme lui que M. Cameron mérite cette augmentation de son traitement. J'ai un mot aussi à dire en faveur du bibliothécaire de la cour Suprême, M. Blith. Il reçoit des appointements insignifiants et il ne peut vivre à Ottawa et faire vivre sa famille avec des appointements de portefaix.

M. CAMPBELL : Quels sont ses appointements ?

M. GOURLEY : $1,200 à $1,300.

M. CAMPBELL : Appelez-vous cela des appointements de portefaix ?

M. GOURLEY : Il vous faudrait plus que cela pour entretenir une bonne meute de chiens. Si c'est de la politique que vous voulez faire, tout le blâme retombe sur le parti libéral qui pendant 18 ans s'est opposé à l'augmentation de l'indemnité des membres de cette Chambre.

Cette indemnité devrait être abolie complètement. Il est honorable de servir son pays gratuitement et j'appuierai cette proposition si le gouvernement veut la faire, mais c'est abaisser la dignité d'un député que de lui offrir seulement $1,500 d'indemnité. En revenant de la Nouvelle-Ecosse tout dernièrement j'ai rencontré un brillant jeune homme du Massachusetts, un gradué de l'université Harvard, qui suit un cours d'économie politique afin de se préparer pour la vie publique aux Etats-Unis. Ayant appris que j'étais député au gouvernement fédéral du Canada et il me demanda quelle était l'indemnité accordée aux membres de la Chambre des communes. J'éludai la question. Je refusai de lui dire quelle indemnité nous recevions, parce que je suis persuadé qu'il aurait cru que je m'en allais à un club de discussion de cinquième ordre, et non pas au parlement de mon pays. Conséquemment, je suis obligé de dire que tous les hommes publics dans notre pays sont misérablement retribués. Si nous devons maintenir l'indemnité, elle devrait être plus élevée que cela. Comment l'un de ces fonctionnaires publics qui reçoivent $4,000 ou $5,000 par année peuvent-ils avoir de respect pour un membre du parlement qui ne reçoit que $1,500. Il nous faut donc ou abolir ou élever l'indemnité à un chiffre qui fasse honneur au Canada. Cependant, quand bien même nous nous conduirions d'une manière mesquine à notre propre égard, je ne veux pas traiter les autres de la même manière, et conséquemment j'approuve l'augmentation proposée en faveur de M. Cameron.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Il est toujours désagréable de discuter des cas personnels, mais ce fonctionnaire, et comme beaucoup d'autres qui sont employés à l'administration de la justice, mériterait d'avoir un traitement plus élevé que celui qu'on lui accorde maintenant. Mon très honorable

ami (l'honorable sir Wilfrid Laurier) sait combien les temps sont changés. Le Canada est beaucoup plus riche qu'autrefois ; c'est un des résultats de la politique nationale qui a été conservée, mais cette prospérité n'affaiblit pas le principe. Lorsque j'étais ministre de la Justice, on m'avait fait remarquer qu'en vertu d'une loi très ancienne qu'on avait laissée dans les statuts, le traitement déjà relativement minime du juge en chef de la Colombie Anglaise devait être diminué de $900 par année, et pour plusieurs raisons très fortes je présentai un bill pour remanier les traitements des juges, de façon à ce que le nouveau juge en chef de la Colombie Anglaise, à la mort de sir Matthew Begby, ne se trouvât point à recevoir $900 de moins que le traitement déjà très bas de son prédécesseur. Mon très honorable ami combattit le bill avec véhémence, en s'appuyant sur le principe, que, bien qu'il admît que la magistrature n'était pas suffisamment retribuée, il était scandaleux de faire une loi pour un cas personnel. Il ne voulait pas même prévenir une injustice dans un cas particulier tant que le gouvernement ne serait pas prêt à étudier tout le problème et à remanier les traitements de tous les juges des cours du Canada d'après les mêmes principes. Mon honorable ami sait que la chose était impossible à cette époque. Nous n'avions pas assez d'argent pour suffir partout. Mais aujourd'hui tout le monde sait que les temps ont changé et l'on nous demande de faire une exception. Ce fonctionnaire n'est pas exposé à recevoir moins que son prédécesseur. Ce n'est qu'un cas de réclamation individuelle comme les autres cas nombreux que le gouvernement a écoutés. Je n'aime pas beaucoup à parler du cas de la Colombie Anglaise, car je pratique au barreau de cette province et mes paroles pourraient être mal interprétées, mais il s'agissait d'augmenter le traitement du juge de la cour de Vice-Amirauté, et de nommer le juge en chef de la Colombie Anglaise juge de la cour de Vice-Amirauté. Cela aurait donné au juge en chef le même traitement que sir Matthew Begby avait, traitement qui était loin d'être élevé, environ $5,000 par année, je crois. Le juge en chef McColl mourut et cette Chambre sera surprise d'apprendre que le juge en chef actuel reçoit un traitement moindre que celui que recevait le juge en chef McColl ou sir Matthew Begby, parce que Son Honneur le juge Martin a été nommé juge de la cour de Vice-Amirauté. Le traitement du juge en chef a donc été diminué. Je crois que c'est le seul cas de diminution de traitement depuis que ce mouvement en faveur des augmentations de salaire a commencé au Canada.

Je ne m'oppose pas à ce qu'un fonctionnaire comme le régistraire de la cour Suprême du Canada reçoive des appointements dignes de la charge qu'il occupe, mais je ne veux pas que des cas comme celui que j'ai mentionnés restent dans les statuts du pays. En très peu de temps le régistraire de la cour Suprême recevra un traitement aussi élevé que celui du juge en chef d'une des provinces du Canada. La proposition que j'ai faite il y a quelques années était beaucoup plus juste, et si je voulais me servir des raisons avec lesquelles on l'a combattue, je serais obligé de m'opposer à l'acte de justice que l'on propose. Les raisons apportées alors par l'honorable premier ministre en faveur du remaniement des traitements de tous les juges étaient beaucoup moins fortes que les raisons actuelles en faveur des augmentations particulières, et je suis surpris de la conduite du gouvernement, parce que je me serais attendu, vu l'opinion qui prévaut généralement dans le pays que nos juges ne sont pas suffisamment rétribués, que le gouvernement aurait présenté dans cette Chambre une loi générale pour les juges au lieu de s'occuper de cas isolés de fonctionnaires, tandis qu'il y en a plusieurs autres semblables à ceux que j'ai mentionnés dont le gouvernement aurait dû s'occuper.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (l'honorable sir Charles Hibbert Tupper) a malheureusement été absent très longtemps pendant cette session et il n'a évidemment pas été mis au courant de ce qu'on a fait pour le service civil.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je parle dans le moment des juges.

Le PREMIER MINISTRE : Je parle du service civil. Les deux côtés de la Chambre sont d'accord sur le principe d'augmenter les traitements du service civil, mais l'Acte du service civil est un acte très compliqué et M. Cameron n'a pas été compris dans le bill qui a été adopté dans la Chambre il y a quelque temps. Nous avons cru qu'il n'était que juste de donner à M. Cameron la même augmentation qui a été accordée aux autres membres du service civil.

Au sujet de la magistrature, je crois que nous serons obligés de nous occuper de cette question un jour ou l'autre, et plus tôt que plus tard, en vue d'augmenter les traitements qui ne sont pas suffisants. La question n'est pas sans difficulté. Nous avons déjà l'honorable député de Lanark qui nous dit que nous avons trop de juges.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est possible ; trop de juges insuffisamment rétribués.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que nous ayons trop de juges. On pourrait dire dans un sens que nous avons trop de législatures au Canada, mais c'est la faute de notre système, qui est après tout un bon système. Il peut avoir ses inconvénients, mais nous avons les cours fédérales et les cours provinciales et je ne crois pas que nous ayons trop de juges. Il nous faut nécessairement avoir un grand nombre de

juges en proportion de la population, et si nous considérons que la population est dispersée sur une très grande étendue de territoire, je crois que mon honorable ami de Lanark conviendra après réflexion qu'il est impossible d'avoir moins de juges que nous en avons, bien qu'en certains districts il puisse arriver que nous en ayons trop, mais en d'autres il peut ne pas y en avoir assez. C'est une conséquence de la nature des choses présentes, et auxquelles le temps seul peut remédier lorsque la population sera distribuée d'une manière plus égale sur tout le territoire du Canada. Nous n'avons donc pas trop de cours et un des défauts inévitables de notre système, c'est que des juges ont trop à faire, tandis que d'autres n'ont pas assez de besogne. L'homme qui pourra imaginer un plan en vertu duquel le travail sera plus également divisé entre les juges aura découvert un système que le gouvernement sera très heureux d'adopter.

A une heure le comité suspend ses délibérations.

Le comité rentre en séance à trois heures.

M. SPROULE : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un article très ingénieux de ce bill, et la même remarque s'applique au bill précédent. Cet article dit que la personne à laquelle le bill s'applique aura le rang d'un sous-chef de ministère, et que son traitement sera de $3,500 par année avec une augmentation annuelle de $100 jusqu'au maximum de $4,000. Le bill dit virtuellement qu'il aura $4,000 dès à présent, non pas $3,500. Quels sont les appointements actuels du régistraire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $3,200.

M. SPROULE : C'est une augmentation de $800 d'un seul coup.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh ! non.

M. SPROULE : Oh ! oui, car le bill dit que pour déterminer le chiffre du traitement qu'il devra recevoir on lui comptera ses années de service antérieures. Si l'on commence à compter ces années depuis sa nomination, il aura droit dès maintenant au maximum ; c'est la même chose pour les bibliothécaires du parlement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le principe est le même que pour les sous-ministres d'un département sous l'empire de la loi de service civil amendée. Si un de ces fonctionnaires a déjà trois années de service lorsque ce bill viendra en force, il commencera à $3,800 et recevra ensuite $100 d'augmentation par année, s'il a quatre années de service il recevra $3,900, et s'il a cinq ans il commencera, ainsi que l'honorable député l'a dit, à $4,000.

M. SPROULE : Combien faudra-t-il d'années à un sous-ministre qui commence à $3,500 avant d'atteindre le maximum ?

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cinq ans.

M. SPROULE : Le temps de service de ces fonctionnaires commence-t-il à compter de la date de l'adoption de ce bill, ou d'une date précédente ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tel que je comprends ce bill, l'augmentation ne prendra effet que lors de l'adoption de ce bill, excepté que lorsqu'un fonctionnaire a été quelques années dans le service, l'augmentation sera comptée de la date de sa nomination. Le fonctionnaire en question a été nommé il y a cinq ans, et dans ce cas-là il aura droit à recevoir $4,000 par année. Un nouveau titulaire commencera à $3,500 et son traitement augmentera de $100 par année.

M. SPROULE : Ce bill me semble avoir été rédigé de façon à cacher au public ce que l'on a voulu faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le bill est rédigé exactement comme le bill amendant la loi du service civil dans la partie qui concerne le sous-ministre, et l'intention du gouvernement est de traiter ce fonctionnaire exactement comme les sous-ministres.

L'honorable M. HAGGART : Quel sera le traitement du registraire de l'année prochaine en vertu de ce bill ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il sera de $4,000 par année.

L'honorable M. HAGGART : Cela fait une augmentation de $800 d'un seul coup, et je dois protester. Voici un fonctionnaire de la cour Suprême qui n'a aucune des attributions d'un juge et qui reçoit $4,000 par année, juste le double d'un juge des cours de ce comté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelques-uns reçoivent d'autres rétributions.

L'honorable M. HAGGART : Quelques-uns n'en reçoivent pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que tous en reçoivent.

L'honorable M. HAGGART : Pas les juges adjoints, et quelques-uns des autres n'en reçoivent pas non plus. Il n'y a pas d'autres rétributions et voici un fonctionnaire de la cour qui reçoit $4,000 par année et une augmentation de $800 dans une seule année. Cette augmentation est injustifiable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle est exactement la même que celle de sous-ministre en vertu de la loi du service civil.

L'honorable M. HAGGART : Comment pouvez-vous justifier une augmentation de $800 d'un seul coup ? Cette augmentation va porter à $4,000 par année le traitement

du registraire de la cour Suprême—un greffier. C'est monstrueux.

Le PREMIER MINISTRE : De quelle façon, à cause de l'emploi ou du titulaire ?

L'honorable M. HAGGART : C'est trop pour le registraire d'aucune cour.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que mon honorable ami n'était pas ici lorsque mon honorable ami d'Ottawa a demandé l'augmentation pour tout le service civil.

L'honorable M. HAGGART : Il y a dans cette Chambre beaucoup de députés qui représentent d'autres opinions que celle du service civil. N'importe quel député représentant la ville d'Ottawa demandera une augmentation pour les membres du service civil.

M. SPROULE : Une augmentation de $800 dans une seule année me semble tout à fait injustifiable. J'admettrais que l'on puisse donner à un employé public une augmentation de $50 ou $100 par année jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum de sa clause mais voici que dans ces deux bills nous accordons dans une seule année $2,400 à ces trois employés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le traitement du régistraire de la cour Suprême avait été fixé d'abord par statut à $2,600 ; plus tard on l'augmenta à $3,200. Le but du présent amendement est d'ajouter $300 à ce chiffre ce qui fait $3,500. Puis il y a les augmentations annuelles de $100 jusqu'à ce que le titulaire ait atteint le maximum de $4,000.

M. SPROULE : Le titulaire actuel va recevoir immédiatement $4,000 parce que vous lui comptez ses années de service passées.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On lui compte ses années de service comme on vient de faire il y a un instant à l'égard des bibliothécaires. L'honorable député de Lanark-sud dit qu'il est absolument injuste de donner au régistraire de la cour Suprême un traitement aussi élevé. Mais le maître en Chancellerie d'Osgoode-Hall reçoit $4,000, bien qu'il occupe un emploi moins important. Le régistraire agit quelquefois comme juge et il y a appel de son jugement à la cour Suprême.

L'honorable M. HAGGART : Avant de donner une décision, il consulte les juges de la cour Suprême.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: C'est laissé entièrement à sa discrétion.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre de la Justice voudra-t-il répondre à cette question : Quel est l'effet immédiat de ce bill sur le traitement du régistraire de la cour Suprême ? Quel est le chiffre de son traitement cette année ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il reçoit présentement $3,200. Ce bill lui donne droit à une augmentation jusqu'à $4,000. Il recevra $3,500 maintenant et une augmentation annuelle de $100. Le ministre de l'Agriculture me fait remarquer qu'il a droit de bénéficier de cinq années de services. Dans ce cas-là il recevra $4,000. Mon honorable ami ne doit pas oublier que ce n'est pas un traitement extraordinaire, vu que la province d'Ontario donne $4,000 par année à son Maître en Chancellerie et que les protonotaires de Montréal et de Québec reçoivent une somme égale.

L'honorable M. HAGGART : Mais ce bill permettra à ce titulaire de recevoir $4,600 par année; en outre de $4,000 on lui paie $600 par année comme rédacteur et éditeur des rapports de la cour Suprême.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette somme ne lui est pas payée en vertu de la loi, mais en vertu d'un décret du conseil. Je n'ai aucun doute que le traitement fixé par le statut annuel celui qui lui est payé en vertu du décret du conseil. Si les $600 ne sont pas inscrits chaque année au budget, il ne peut les recevoir ; mais nous insèrerons dans le bill un article pour rendre ce point absolument clair.

L'honorable M. HAGGART : Il lui restera encore trop, malgré cela. Je proposerai au ministre des Finances de faire inscrire tous ces traitements dans le bill annuel des subsides. Il semble étrange que le traitement d'un régistraire et d'un sous-ministre soit fixé par statut ; cela n'est pas pour les autres membres du service civil.

Le comité rend compte de ses travaux.

ACTE D'INSPECTION GÉNÉRALE.

Le bill n° 266 à l'effet d'amender de nouveau l'acte d'inspection générale (le ministre du Commerce) passe en deuxième délibération et est renvoyé au comité de toute la Chambre.

Article 1. Appointements du peseur en chef et de ses assistants à l'est du Manitoba.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de districts à l'est du Manitoba.

Le PREMIER MINISTRE : Deux seulement.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il l'intention d'en créer d'autres et de nommer des peseurs dans les grandes villes telles que Toronto, Montréal et Québec ?

Le PREMIER MINISTRE : La chambre de commerce de Toronto et d'autres associations nous l'ont demandé. Mon honorable ami trouvera la réponse à sa question dans l'article même qui se lit comme suit :

L'Exécutif peut nommer dans et pour tout district d'inspection à l'est du district d'inspection du Manitoba un peseur en chef, dont les fonctions et les attributions seront définies par décret du conseil, et peut aussi, partout où est au-

torisée l'inspection des grains par l'effet du présent acte, ou partout où est situé un élévateur public de tête de ligne, nommer un peseur et les aides qui lui sont nécessaires.

M. SPROULE : Ainsi, vous nommerez un peseur partout où il y aura un élévateur ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas nécessairement.

M. SPROULE : C'est indispensable à la mise en vigueur de la loi qui veut qu'il y ait un peseur désintéressé à l'endroit où le grain est manipulé. Une grande partie de ce grain est retiré des élévateurs à Owen-Sound, à Meaford, à Midland, Collingwood, et remis aux meuniers. Y aura-t-il un peseur indépendant dans chacun de ces endroits ? Il le faudrait, il me semble, car il arrive souvent qu'on nous compte un poids plus élevé lors de la vente que le poids constaté lors d'un nouvelle pesée. De là des chicanes souvent difficiles à régler, et parfois l'obligation pour l'acheteur de payer plus de grain qu'on ne lui en a livré. La nomination d'un peseur désintéressé obvierait à toutes ces difficultés.

Le PREMIER MINISTRE : Notre intention est de faire ce que l'honorable député trouve avantageux.

M. SPROULE : L'expérience m'a appris que dans chaque localité où des achats ou des ventes ont lieu, il devrait y avoir un peseur désintérssé, ayant prêté serment de remplir son devoir. La croyance qu'on n'a pas obtenu justice crée beaucoup de mécontentement et engendre de nombreux différends difficiles à accommoder. Les chicanes seraient rares, s'il y avait dans chaque petite ville une personne autorisée à faire la pesée des têtes de bétail, du grain et des autres denrées.

M. ROSS (Ontario) : Je crois que mon honorable ami a raison en théorie ; mais, dans la pratique, ce serait nous soumettre à un lourd impôt. Quoi qu'il en soit, le présent bill se rapporte au pesage du grain au terminus des lignes de chemin de fer, et principalement du grain de l'ouest transbordé à Owen-Sound, Goderich, Sarnia et autres ports. La chambre de commerce de Toronto a demandé la nomination de peseurs qui prêteront serment de rendre justice aux parties et se demande me paraît légitime.

M. SPROULE : Je ne m'y oppose pas, car je la crois raisonnable. Les disputes s'accommoderaient toujours à l'amiable s'il y avait un peseur.

M. CAMPBELL : Il est question de nommer des peseurs à Collingwood, à Midland, à Owen-Sound et à Port-Huron, et, j'imagine, à Toronto. Il ne peut pas y en avoir à chaque station.

M. SPROULE : Vous pourriez désigner pour remplir ces fonctions quelqu'un qui pourrait vaquer à ses autres occupations. Rétribuez-le pour ce travail tout en lui permettant de s'acquitter de sa besogne ordinaire.

M. CAMPBELL : Il n'y a pas d'inspecteurs dans ces petites localités. Les inspecteurs sont au terminus des lignes de chemins de fer.

M. SPROULE : Quels sont les terminus ?

M. CAMPBELL : Toronto, Montréal, Halifax, Saint-Jean——

M. SPROULE : Mais, si le grain ne passe par aucun de ces endroits ? Si j'achète un wagon de grain à Owen-Sound, il ne passe pas——

M. CAMPBELL : Le grain sera pesé à Owen-Sound.

M. SPROULE : Très bien, s'il y a des inspecteurs partout où le grain est livré.

Article 114e.—Pouvoirs et devoirs des peseurs.

M. CAMPBELL : Il y a beaucoup de maïs américain, par exemple, emmagasiné à Owen-Sound, à Port-Huron et dans d'autres endroits, puis consommé dans la province d'Ontario. De plus, il y a beaucoup de grain du Manitoba, tel que le blé rejeté ou le blé n° 1 ou n° 2, qui ne subit jamais l'inspection. Le présent article décrète que toute ce grain sera pesé. Il me semble qu'il vaudrait autant biffer les mots " inspecté, sujet à l'inspection ou autre, ou " de sorte que cette partie de l'article se lirait ainsi : " le pesage du grain reçu dans les élévateurs publics des terminus ou sorti de ces élévateurs ".

Le PREMIER MINISTRE : Laissons l'article tel quel, en attendant.

Article 30.

M. SPROULE : Ce bill ne décrète aucune peine. L'autre loi a-t-elle une sanction ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'article 114 est remis en discussion.

M. CAMPBELL : Réflexion faite, je crois que l'article est suffisamment explicite. Je désirais qu'il fut statué que le peseur serait obligé de peser tout le grain, chauffé, rejeté ou autre, qu'on lui présenterait. Je crois que l'article est suffisant tel quel.

Le bill est rapporté, voté en deuxième délibération et adopté.

SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour étudier les résolutions suivantes concernant l'octroi de certaines subventions y mentionnées, à des compagnies de chemins de fer.

Première résolution :

L'Exécutif pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de

chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après) qui ne coûtent pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais savoir si cette résolution modifie la loi actuelle.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout?

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout.

A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une voie ferrée depuis le terminus actuel à Ingersoll jusqu'à Woodstock, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1889, item 26 de l'article 2.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances aura-t-il l'obligeance de nous fournir des explications

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dépose sur le bureau de la Chambre des copies des requêtes relatives à ces subventions, afin que ceux qui le désirent puissent en prendre connaissance.

Le PREMIER MINISTRE : Les 29 premiers item ne renferment que des subventions que nous faisons revivre. Elles n'ont pas subi de modifications pour ainsi dire et j'expliquerai les quelques retouches que nous avons faites.

A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, n'excédant pas 51 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1904, item de l'article 2.

M. MACLEAN : Est-ce virtuellement une nouvelle ligne entre Ottawa et Toronto?

Le PREMIER MINISTRE : C'est le renouvellement d'une subvention antérieure.

M. HUGHES (Victoria) : Pour le prolongement de la ligne vers le nord-ouest à partir de Toronto, afin de la raccorder au chemin de fer de Pembroke à Golden-Lake. La voie sera nouvelle jusqu'à Renfrew.

A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station de Caradoc sur le Canadien du Pacifique, et depuis Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Tedford ou Parkhill, n'excédant pas en totalité 31 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1889, item 4 de l'article 2, et chapitre 8 de 1900, item 2 de l'article 2, respectivement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de modifier cet item de la manière suivante :

A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest pour une voie ferrée depuis un point à Lambeth jusqu'à Strathroy via les villages de Delaware et Mount-Brydges et la station de Caradoc sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et depuis Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Tedford ou Parkhill, n'excédant pas en totalité 31 milles.

L'honorable M. HAGGART : Qui a demandé cette modification ?

M. CALVERT : Le procureur de la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest m'a présenté dernièrement cette demande.

M. HENDERSON : Le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a dit que la distance ne serait pas augmentée. Sans connaître à fond la topographie de cette région, je crois qu'une ligne reliant Mount-Brydges à Caradoc sera nécessairement plus longue que l'ancien tracé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne pourrions pas allonger le tracé sans présenter une nouvelle résolution. Si la distance est augmentée, la subvention ne sera accordée que pour le nombre de milles mentionnés et les autres devront faire l'objet d'une résolution à part. Il se peut qu'en passant par tous ces endroits, la distance soit plus longue, mais la subvention ne sera accordée que pour le nombre de milles approuvé par la Chambre.

M. CALVERT : C'est tout ce que nous demandons présentement.

M. HENDERSON: Pourtant, l'honorable député désire certainement obtenir une subvention plus forte, puisqu'il s'attend que le tracé sera plus long.

M. CALVERT: Nous ne demandons une subvention que pour un parcours de 31 milles comme en premier lieu et rien de plus.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le nom du chemin de fer qui a sa tête-de-ligne à London et qui administre cette voie ferrée ?

M. CALVERT: Le chemin de fer de London à Port-Stanley ou le chemin de fer de London à Saint-Thomas.

L'honorable M. HAGGART : Vous vites que la voie commence à quelques milles de London. Est-ce celle du Grand-Tronc qui a la possession de ce chemin?

M. CALVERT : Je n'en suis pas certain.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député doit comprendre qu'il enlève une subvention à une ligne partant d'un point situé sur le Pacifique Canadien pour la donner à une autre qui partira d'un point situé sur le Grand Tronc ,et qu'au lieu de favoriser un embranchement qui alimenterait le réseau du Pacifique Canadien, il vient en aide à une ligne succursale du Grand Tronc.

M. CALVERT : Le chemin de fer entre London et Lambeth appartient à une compagnie particulière et non au Grand Tronc ni au Pacifique Canadien ; mais, il se raccordera à la ligne du Grand Tronc qui pénètre déjà dans la cité de London. De Lambeth, le chemin de fer se dirigera sur Delaware, puis sur Mount-Brydges où il traversera la voie du Grand Tronc.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député doit savoir qui a la propriété ou la possession du chemin de fer déjà construit entre Lambeth et London et qu'il s'agit de prolonger. Franchement, il devrait nous fournir ce renseignement ou renoncer à obtenir une subvention. Il est question de prolonger une ligne depuis Lambeth jusqu'à London. Cette subvention avait été accordée à une voie ferrée partant d'un point situé sur le réseau du Pacifique Canadien. On prend maintenant comme point de départ Lambeth qui est relié à London par un chemin de fer électrique. Je veux savoir quelle compagnie est propriétaire de la voie ferrée entre Lambeth et London et quels sont ceux qui recevront cette subvention.

M. CALVERT : De Lambeth à London, il y a un chemin de fer électrique et non un chemin de fer à vapeur.

M. HUGHES (Victoria) : Celui que nous subventionnons sera-t-il un chemin de fer électrique?

M. CALVERT : Non, un chemin de fer à vapeur.

L'honorable M. HAGGART : Alors, on se rendra jusqu'à Lambeth par un chemin de fer à vapeur et, de Lambeth à London par un chemin de fer électrique?

M. CALVERT: Cela se voit souvent. La compagnie n'aura que des droits de libre parcours.

M. HUGHES (Victoria) : Se propose-t-on d'en faire un chemin de fer à vapeur pour obtenir la subvention, puis d'adopter l'électricité comme force motrice?

M. CALVERT: Non ; ce sera un chemin de fer à vapeur.

M. HUGHES (Victoria) : Se propose-t-on d'en faire un chemin de fer à vapeur pour obtenir la subvention, puis d'adopter l'électricité comme force motrice?

M. CALVERT : Non; ce sera un chemin de fer à vapeur.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie a-t-elle été constituée en corporation par la législature provinciale ou par le parlement fédéral?

M. CALVERT: Par le parlement fédéral.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que ces subventions ne seront accordées qu'à des chemins de fer à vapeur?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement ; ces résolutions ne contiennent que des subventions en faveur des chemins de fer à vapeur.

La résolution est adoptée telle que modifiée.

A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 31 de l'article 2.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le comité a l'obligeance de se reporter à l'item 41e qui se rapporte à la même compagnie, nous pourrons étudier en même temps ces deux résolutions qui n'en forment qu'une au fond. Nous les avons divisées parce que l'un est le renouvellement d'une subvention antérieure tandis que l'autre a trait à une autre partie du tracé.

La résolution 41e se lit ainsi :

A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour le prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir de Morin-Flatts jusqu'à Saint-Jérôme, devant se raccorder au chemin de fer du Grand Nord, n'excédant pas 22 milles.

Le deux résolutions sont adoptées.

Pous une voie ferrée depuis Jonquières jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention pour 12 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, item 21 de l'article 2.

L'honorable M. HAGGART : Où se trouve cette voie ferrée?

Le PREMIER MINISTRE : C'est le prolongement du chemin de fer du lac Saint-Jean depuis Chicoutimi jusqu'à la baie des Ha ! Ha !

Pour une voie ferrée depuis Lime-Ridge dans une direction nord à travers le comté de Wolfe jusque dans le comté de Mégantic, n'excédant pas 50 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la députation veut se reporter à l'item 45e, il trouvera une autre subvention à la même compagnie. La distance additionnelle est mentionnée dans l'item 45e qui se lit ainsi :

Pour une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Lime-Ridge, dans le comté de Mégantic jusqu'au pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, n'excédant pas 30 milles.

Les deux résolutions sont adoptées.

Pour une voie ferrée depuis Joliette jusque près du lac Manan, distance n'excédant pas 60 milles (subvention votée de nouveau), au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897 et le chapitre 8 de 1900.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce une modification ou seulement un renouvellement des subventions antérieures ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un renouvellement seulement.

M. GOURLEY : Où se trouve Joliette ?

Le PREMIER MINISTRE : Dans le comté de Joliette, dans l'intérieur de la vallée du Saint-Laurent.

M. GOURLEY : Du côté nord ?

Le PREMIER MINISTRE :Oui, du côté nord.

Pour une voie ferrée depuis Saint-Eustache jusqu'à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, ne devant pas excéder 18 milles ; depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault au Récollet, 12 milles ; et depuis Saint-Placide jusqu'à Saint-André, 8 milles, n'excédant pas en totalité 38 milles, renouvellement de subventions accordées par le chapitre 24 de 1887 et le chapitre 5 de 1892, respectivement.

L'honorable M. HAGGART : Il faudrait des chemins de fer électriques dans ces endroits. Je ne sais pas si ce sont des voies ferrées électriques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce sont des chemins de fer à vapeur.

Pour une voie ferrée depuis Roberval dans une direction ouest vers la baie James, n'excédant pas 60 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, item 25 de l'article 2.

L'honorable M. HAGGART : Cette ligne ne sera-t-elle pas parallèle au Trancontinental ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. MACLEAN : A combien de lignes se dirigeant vers la baie de James venons-nous en aide au moyen des présentes résolutions ?

Le PREMIER MINISTRE : A trois, je crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'appellerai l'attention du comité sur la trente-deuxième résolution que nous pourrions adopter en même temps parce que les deux se complètent.

M. GOURLEY : Je crois préférable de les étudier à tour de rôle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces résolutions visent deux parties d'un même chemin de fer.

M. GOURLEY : D'accord ; mais après avoir adopté celle-ci, lorsque nous serons rendus à la cinquante-deuxième résolution, le ministre pourra nous dire qu'elle est le complément d'un item approuvé antérieurement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Volontiers ; mais j'ai cru que le comité aimerait qu'on lui signalât ces deux résolutions. Elles se complètent l'une l'autre.

L'honorable M. HAGGART : En effet ; nous aimons à le savoir.

M. GOURLEY : J'aimerais avoir des informations touchant ce chemin, qui partant de Roberval, se dirige vers l'ouest dans la direction de la baie de James. Est-ce le prolongement du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?

Le PREMIER MINISTRE : De Roberval, le chemin de fer du Lac Saint-Jean se rend à Chicoutimi. Cette voie ferrée se dirige au franc nord.

M. GOURLEY : Elle fait partie du même réseau n'est-ce pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quelle distance sépare Roberval de la baie de James ?

M. GOURLEY : Il doit y avoir 250 milles, environ, de distance.

Le PREMIER MINISTRE : Deux cent cinquante à trois cents milles.

M. MACLEAN : Nous accordons une subvention pour 100 milles, en tout ?

Pour une ligne ferrée depuis Yamaska jusqu'à Lotbinière, distance n'excédant pas 70 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 27 de l'article 2.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce une augmentation de la subvention ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; il s'agit de prolonger le chemin actuel entre Montréal et Sorel le long de la rive du Saint-Laurent. La voie est construite jusqu'à la rivière Saint-François et cette subvention aidera à la prolonger jusqu'à Lotbinière, pour qu'elle desserve les paroisses baignées par le Saint-Laurent.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce la ligne entre Doucet's-Landing et Lévis ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; la ligne de Doucet's Landing passe du nord au sud entre Trois-Rivières et Arthabaska. Celle-ci longe le Saint-Laurent.

L'honorable M. HAGGART : Je veux dire une ligne partant de Doucet's Landing. Je crois qu'un chemin de fer relie déjà Montréal à Sorel.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il a été prolongé de Sorel jusqu'à un point vis-à-vis Trois-Rivières, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, jusqu'à Lotbinière.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce un prolongement du chemin de Sorel à Lévis ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a raison en partie, mais pas complètement. Le chemin a été prolongé à partir de Sorel jusqu'à la rivière Saint-François. Le terrassement est fait entre cette rivière et la rivière Nicolet, et depuis cette dernière jusqu'à Doucet's Landing, mais le chemin n'est pas encore terminé jusqu'à ce dernier endroit.

L'honorable M. HAGGART : C'est un tronçon du chemin de fer de la rive Sud qu'on voulait d'abord établir entre Montréal et Lévis, n'est-ce pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, vous y êtes.

L'honorable M. HAGGART : Ainsi, il y aura cette nouvelle voie ferrée, l'Intercolonial, le Grand Tronc et combien d'autres ? Le Canada-Atlantique, j'imagine, voudra avoir un terminus dans le voisinage de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Toutes ces voies ferrées, le Grand Tronc, l'Intercolonial et le chemin de la Rive-Sud, auront des installations terminales près du pont de Québec, mais elles desservent différentes régions.

M. GOURLEY : Où se trouve Yamaska ?

Le PREMIER MINISTRE : Sorel est à l'embouchure de la rivière Richelieu. La rivière Yamaska coule à quelque distance de Sorel dans le comté qui porte son nom. La province de Québec est remarquable par l'importance de ses rivières.

M. HUGHES (Victoria) : Lorsqu'il défendait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, l'honorable premier ministre n'a-t-il pas dit que le projet d'établir une voie ferrée entre Sorel et Lévis avait été abandonnée ? Je ne suis pas hostile à la construction de cette ligne.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien dit de semblable. L'honorable député est dans une erreur complète.

L'honorable M. HAGGART : Je vois que M. Myers, de New-York, a encore des intérêts dans cette ligne de Sorel à Lévis à Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Personne n'en sait rien jusqu'ici.

A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, pour cette partie de sa ligne depuis un point à l'extrémité est de la cour de la station de Hull de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont Interprovincial dans la cité de Hull, n'excédant pas un mille ; et pour une voie ferrée jusqu'aux confins de la cité de Hull, depuis un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, actuellement le chemin de fer Ottawa, Nord et Occidental, n'excédant pas ¼ de mille, au lieu de la balance du parcours subventionnée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 12 e 39, respectivement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de remplacer par cette subvention celle qui est inscrite sur le feuilleton de la Chambre. Notre intention est de ne subventionner qu'un mille et quart de la voie. Il s'agit de rembourser à la compagnie la subvention qui lui est due pour une partie du chemin de fer qu'elle a construit dans la cité de Hull. Après enquête faite, nous avons constaté que la voie couvre un mille et quart de plus que la distance pour laquelle une subvention a été payée. Nous avons modifié la rédaction de la résolution afin qu'elle ne couvre que ce mille et quart.

M. SPROULE : Comment cette inadvertence a-t-elle pu avoir lieu ? Elle semble se rapporter au pont qui sert aussi de raccordement à la ligne d'Ottawa et du Nord.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est un faible reliquat de la subvention. Nous avons constaté que la subvention payée ne couvrait pas un mille et demi du tracé de la ligne subventionnée.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi n'a-t-on pas payé cette somme à même la subvention antérieure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que celle-ci était caduque, j'imagine.

A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest), pour une voie ferrée depuis l'extrémité ouest des dix milles de sa voie déjà construite depuis Campbellton vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, n'excédant pas 67 milles, renouvellement de subvention et au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, chapitre 7 de 1899, item 42 de l'article 2, et chapitre 8 de 1900, item 22 de l'article 2.

A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de fer de pas plus de 33 milles, en outre et comme prolongement de la ligne de 67 milles mentionnée dans l'item 14 de cet article, jusqu'à un point de la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmunston.

Le MINISTRE DES FINANCES : En rapprochant les item 14 et 59, les honorables députés verront qu'ils ont trait au même chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous examiné si cette ligne offrira au nouveau Transcontinental un tracé plus court pour se rendre à Campbellton plutôt qu'à Moncton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette ligne croisera la voie du Grand Tronc. Elle passe en travers de la province.

M. BELL : La distance est-elle abrégée dans ce cas-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh, non. La 59e résolution dont j'ai parlé s'ajoute à la subvention antérieure. En général, ces résolutions couvrent exactement la distance. Quand l'écart est peu sensible, de quelques milles seulement, nous ne proposons pas une résolution à part ; mais lorsqu'il est considérable, la subvention fait l'objet d'une résolution distincte. De cette manière, le renouvellement d'une subvention correspond d'ordinaire au tracé de la ligne subventionnée en premier lieu. Il peut par-

fois y avoir un écart de trois ou quatre milles, mais c'est tout.

M. CLANCY : Les travaux sont-ils commencés sur toutes les lignes dont la subvention est renouvelée, ou est-ce une amorce que nous jetons aux promoteurs de ces entreprises? Certes, il n'y a pas lieu d'accorder des subventions d'année en année, à moins que les intéressés ne prouvent leur bonne foi en entreprenant de mener ces travaux à bonne fin. Je voudrais savoir s'il y a eu un commencement d'exécution dans chaque cas et si des explorations et des estimations ont été faites.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans quelques cas, je crois, les travaux ne sont pas commencés. Pourtant je ne vois pas qu'il y ait lieu pour cela de refuser de subventionner une voie ferrée. Souvent les débuts d'une entreprise sont pénibles, les promoteurs trouvent difficilement les capitaux nécessaires. Il faut être patient et attendre. Lorsqu'une entreprise est méritante, il ne faut pas refuser une subvention lorsque les promoteurs espèrent avec raison pouvoir la mener à bonne fin.

M. CLANCY : Un délai est-il limité ou bien le gouvernement a-t-il l'intention de renouveler indéfiniment ces subventions ? Les promoteurs devraient donner des preuves de leur bonne foi. Je ne m'en prends pas au caractère de ces entreprises, mais je crois que le gouvernement devrait nous faire connaître la ligne de conduite qu'il entend suivre dans ces circonstances. Il me semble que le ministre des Finances ne voudrait pas déclarer que ce parlement renouvellera ces subventions d'année en année, dès qu'elles seront devenues caduques, lorsque rien n'aura été fait dans l'intervalle.

M. EMMERSON : Quel mal y a-t-il à les les renouveler?

M. CLANCY : D'abord le parlement ne devrait accorder des subventions qu'aux entreprises les plus méritantes lorsque les promoteurs ont sincèrement l'intention de poursuivre les travaux. L'honorable gentleman n'est certainement pas en faveur de distribuer des subventions à des personnes qui, souvent, cherchent à brocanter. A mon avis, ce n'est pas nuire aux entreprises légitimes que de dire que nous n'accorderons pas d'aide à un projet de chemin de fer qui n'est pas viable ou que ses promoteurs ne sont pas prêts à réaliser. Je comprends qu'il peut surgir des obstacles imprévus ; néanmoins, il me semble que le ministre ne devrait pas nous demander d'approuver ces renouvellements de subventions, sans nous expliquer les causes de retard apporté au commencement des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les promoteurs et le parlement ne sont pas seuls en cause. Même lorsque de l'avis de quelques-uns, les promoteurs d'une entreprise n'ont pas fait diligence, le public est intéressé à la construction du chemin de fer. Là où les uns échouent, d'autres peuvent réussir. Il ne faut pas perdre de vue que ces chemins de fer sont à l'avantage des parties du pays qu'ils traversent, des gens de l'endroit et des propriétaires riverains. Même lorsque les promoteurs n'exécutent pas les travaux assez rapidement, il n'y a pas lieu de refuser de venir en aide à la population du pays traversé par une voie ferrée. Mon honorable ami, j'en suis certain, ne le voudrait pas.

M. CLANCY : Non, j'ai un trop bon caractère. Le ministre a apporté le meilleur argument à l'appui de ma thèse en disant que le public est le principal intéressé. Pourquoi ceux qui obtiennent l'autorisation d'établir un chemin de fer et la promesse d'une subvention retarderaient-ils l'exécution de l'entreprise au lieu de conférer ce bienfait à la population. Le ministre des Finances ne devrait pas demander à la Chambre de renouveler une seule subvention, lorsqu'il s'est écoulé assez de temps pour entreprendre les travaux, sans justifier les retards qui se sont produits.

M. EMMERSON : Quant au chemin de fer auquel cet item se rapporte, je puis dire que les dix premiers milles sont construits et que les autres sont en cours de construction. Cette voie ferrée partira de la baie des Chaleurs pour se rendre au fleuve Saint-Jean, où elle se raccordera au chemin de fer de Bangor et Aroostook.

M. HUGHES (Victoria): J'ajouterai qu'une subvention de $3,200 par mille n'engagera jamais les capitalistes à établir un chemin de fer, s'ils n'espèrent pes que l'entreprise sera lucrative.

Pour une voie ferrée depuis Woodstock jusqu'à la frontière internationale, n'excédant pas 26 milles ; renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

M. EMMERSON : Cette voie ferrée passe de Woodstock à Centreville et se rend à la frontière des Etats-Unis. L'intention est de pratiquer une saignée au commerce américain au profiit du Canada.

L'honorable M. HAGGART : Une voie ferrée des Etats-Unis se rend-elle à Centreville ?

M. EMMERSON : Non, pas jusqu'à Centreville. Celle-ci traversera un territoire fertile qu'aucun chemin de fer ne sillonne encore.

M. CLANCY : Pourquoi les travaux n'ont-ils pas été exécutés ? Quelle est la cause du retard

M. EMMERSON : Je crois que les arrangements financiers ont cloché ; mais certains travaux ont été faits et les intéressés pensent maintenant pouvoir mener l'entreprise à bonne fin.

M. CLANCY : A-t-on construit une partie du chemin ?

M. EMMERSON : Je crois que le terrassement est fait en partie.

A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Welford ou Westfield, ou entre lesdits deux points jusqu'à Gagetown, n'excédant pas 30 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

M. WILMOT : Il est fort à désirer que cette subvention soit accordée.

M. CLANCY : Combien de milles sont construits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune partie de cette voie ferrée n'est en cours de construction.

M. CLANCY : Quel espoir entretient-on de la voir construite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que la compagnie qui est à la tête de cette entreprise n'ait pas fait de rapides progrès, le public ne voudrait pas renoncer à la subvention ; au contraire, il désire vivement son renouvellement.

M. CLANCY : Ne préfère-t-il pas que d'autres se chargent de l'entreprise et la mènent à bonne fin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il est mécontent de la compagnie actuelle ou s'il a raison de croire qu'une autre ferait mieux, le ministère n'en a pas eu connaissance.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi n'accorderait-on pas purement la subvention en faveur de cette ligne de chemin de fer sans mentionner aucune compagnie et ne donnerait-on pas l'argent à celle qui construirait la voie ferrée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il existait un doute, on pourrait suivre cette ligne de conduite, mais on n'a pas protesté contre cette compagnie.

M. MACLEAN : Lorsque le gouvernement demande au parlement de renouveler une subvention, le public a le droit d'apprendre d'une source officielle pourquoi les travaux n'ont pas été entrepris et quelle probabilité il y a qu'ils le seront.

M. WILMOT : Le ministre peut-il nous dire quels sont les membres de la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Lac Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne possède pas ce renseignement.

M. CLANCY : Puis-je demander au ministre comment il se fait que ces subventions sont renouvelées? On a dû exercer une pression sur lui—une pression légitime, bien entendu—pour obtenir leur renouvellement ; et s'il en est ainsi, il doit connaître le personnel de cette compagnie en particulier et ses moyens d'action. Autrement, ce serait une comédie véritable que cette formalité du renouvellement de la subvention. L'honorable ministre devrait nous expliquer les raisons de ces renouvellements et les circonstances qui y donnent lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je puis dire, c'est que des citoyens du Nouveau-Brunswick m'ont exposé que ce chemin de fer serait très utile et donnerait accès à une partie de la province. Il me semble que je ne pourrais pas offrir une meilleure raison. Même si la compagnie ne fait pas de progrès rapides, il y a lieu de renouveler la subvention, si l'entreprise en est digne.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie tient-elle ses pouvoirs de la législature provinciale ou du gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De la législature provinciale.

M. EMMERSON : Ce chemin de fer est subventionné par le gouvernement de la province. Le représentant de Bothwell (M. Clancy) n'a pas semblé éprouver ces scrupules lorsqu'il s'est agi de subventions semblables contenues dans les cinq ou six premières résolutions, et nous ne nous attendions pas à ce qu'il les éprouvât dès qu'il s'agirait de cette subvention ou de toute autre relative à la province du Nouveau-Brunswick plutôt qu'au sujet des octrois faits aux voies ferrées d'Ontario. Le sentiment public dans le district est fort prononcé. A vrai dire, en été, la population peut profiter de la grande artère de la rivière Saint-Jean ; mais lorsque la glace est formée les gens n'ont pour communiquer avec le reste du pays que les antiques traîneaux.

M. CLANCY : Je suis surpris que le député de Westmoreland (M. Emmerson) se soit abaissé jusqu'à insinuer qu'un de ses collègues peut être imbu d'un esprit de provincialisme en pareille matière. La pensée ne me serait jamais venue de lui faire le même reproche, mais il s'est assez démené pour nous convaincre qu'il est capable d'une pareille étroitesse de vue. J'espère qu'il ne se trouvera pas dans cette enceinte un seul autre député assez peu libéral pour tenir compte de la province à laquelle ces subventions sont destinées. Lorsqu'une entreprise est légitime, point n'est besoin de rechercher à quelle porvince elle profitera. Si j'avais été présent, j'aurais soulevé la même objection à l'encontre des autres subventions. Je suis peu satisfait des renseignements qu'on nous a fournis, et il est à craindre qu'il nous faille insister pour en obtenir de meilleurs, soit que la subvention soit destinée à une voie ferrée d'Ontario, du Nouveau-Brunswick ou de toute autre province, car nous avons le droit d'exiger qu'on nous donne ces informations. Une compagnie qui a reçu la promesse d'une subvention il y a trois ou quatre ans, qui n'y a pas acquis de droit et qui nous demande

de la renouveler doit naturellement faire connaître avec force circonstances les raisons du retard, les probabilités pour l'avenir et les moyens dont elle dispose pour mener dorénavant l'entreprise à bonne fin. Lorsque les perspectives ne sont pas plus brillantes qu'à l'époque de l'octroi de la subvention, le ministre des Finances devrait, il me semble, refuser de la renouveler. C'est un prétexte très habile que de dire que les gens de l'endroit désirent vivement que la subvention soit accordée. Pourtant, il faut protéger le gros de la population. Il y a des gens à l'esprit assez pervers pour dire que ces subventions ont un bon effet lors d'une élection. J'ignore si cette pensée a déjà hanté l'esprit du ministre des Finances——

Le MINISTRE DES FINANCES : Jamais.

M. CLANCY : Naturellement, l'honorable gentleman n'est pas coupable à cet égard, mais il soupçonne peut-être que d'autres peuvent entretenir cette idée. Il ferait mieux de faire preuve de franchise et d'avouer que c'est cette considération, et nulle autre, qui l'a décidé à demander le renouvellement de cette subvention.

M. MACLEAN : Lorsque les ministres proposent à la Chambre d'adopter leur budget, ils ont des renseignements précis à nous fournir et sont escortés des sous-ministres. S'agit-il de travaux publics, par exemple, ils peuvent dire quelle dépense a été faite jusqu'à date, si les travaux marchent et quelle somme il faut pour les terminer. Mais, on nous demande de renouveler les subventions aux chemins de fer sans nous expliquer ce qui a été fait ni ce qu'on se propose de faire. Il est grand temps de mettre fin à cette pratique d'accorder des subventions au sujet desquelles nous ne possédons aucune donnée. Voilà un exemple de l'incurie qui préside à la dépense de millions de dollars appartenant à l'Etat. J'ai fait un calcul approximatif et je constate que nous subventionnons 1,500 milles de voie ferrée.

Il ne nous est fourni aucune explication; il n'est même rien dit pour donner à penser aux habitants des localités intéressées que ces chemins seront construits. Il y a là un manque de sincérité, ou bien quelque chose qu'on ne veut pas nous dire. Assurément, aucun ministre ne devrait proposer en cette Chambre un octroi de deniers publics sans dire comment cet argent sera appliqué. Et si l'argent a déjà été voté, et n'a pas été dépensé, il faudrait nous dire pourquoi il n'a pas été dépensé et s'il va être dépensé cette fois-ci.

A la Compagnie du chemin de fer de Shediac et du Littoral, pour une ligne ferrée depuis Shediac jusqu'à Shemogue et vers le Cap Tourmente, dans le comté de Westmoreland, n'excédant pas 38 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 25 de l'article 2.

M. CLANCY : Quand cette subvention a-t-elle été votée ?

Le MINISTRE DES FINANCES: En 1900.

M. CLANCY : Ce chemin de fer se trouve dans la circonscription de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Si je puis poser une question sans être accusé de ne le faire que parce que le chemin de fer n'est pas dans Ontario, j'aimerais à avoir une explication au sujet de ce crédit.

M. EMMERSON : Cette compagnie est considérée forte. Elle a dépensé beaucoup d'argent en études topographiques ; mais comme on le sait, il a été difficile, depuis deux ou trois ans, de trouver des fonds pour ces sortes d'entreprises. La compagnie est de bonne foi. C'est une partie du pays qui est assurément en besoin d'un chemin de fer. C'est un pays de pêche, et peut-être une des régions agricoles les plus riches de l'est du Nouveau-Brunswick. Sa population est assez nombreuse. On y cultive beaucoup les pommes de terre, qu'on expédie ensuite aux Bermudes. Les cultivateurs sont obligés de les charroyer à Shédiac, où elles sont chargées sur le chemin de fer Intercolonial. Ce long charroyage est un sérieux inconvénient, que la construction d'un chemin de fer ferait disparaître. D'autre part, ce ne serait peut-être pas un très bon placement au point de vue pécuniaire, mais certainement qu'un chemin de fer là, rendrait de grands services aux habitants le long de ce rivage.

A la Compagnie du chemin de fer de Mabou et du Golfe, à responsabilité limitée, pour une ligne ferrée depuis les mines de houille de Mabou jusqu'à un point à ou près Glendyer, de là jusqu'à Orangedale, sur la ligne de l'Intercolonial, n'excédant pas 34 milles, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, et au lieu des 25 milles subventionnés par ledit chapitre depuis Orangedale jusqu'à Broad-Cove.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je signalerai à l'attention la résolution 62, aux termes de laquelle on propose une subvention pour quatre milles de plus de parcours sur ce chemin. Ce chemin de fer se rattache à un grand bassin houiller à Mabou, dans le comté d'Inverness.

M. CLANCY : Les travaux sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la compagnie est en ce moment engagée dans la construction de ce chemin. C'est une compagnie très solide composée principalement d'Américains qui sont à développer les charbonnages de Mabou.

M. CLANCY : L'honorable ministre observe-t-il que cette subvention fut accordée en 1894 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas à la présente compagnie. La présente compagnie n'est entrée en posesssion que récem-

ment, et elle pousse les travaux vigoureusement.

M. CLANCY : J'imagine qu'une des difficultés, c'est que la compagnie primitive a détenu la charte et la promesse de subvention jusqu'à le qu'elle se trouvât à disposer de l'une ou de l'autre à ses conditions à la nouvelle compagnie. Sans doute, il s'est passé quelque chose de cette nature ; mais après tout, ce n'est pas un fait isolé. L'honorable ministre reconnaîtra que les personnes qui demandent ces subventions devraient avoir une perspective raisonnable de bénéfices à réaliser. Le ministre des Finances n'est pas en mesure actuellement de nous donner cette assurance. Nous ne devrions pas encourager cette pratique que l'on a d'exploiter le pays avec les deniers publics; et je me demande si le parlement peut être jamais tenu de votr de nouveau une subvention en faveur d'une nouvelle compagnie ; car, il n'est pas douteux que les promoteurs en première instance y trouvent leur bénéfice dans une certaine mesure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un crédit que nous votons de nouveau pour le même parcours de chemin pour ce district, mais les fonds ne sont pas votés à la même compagnie.

Quel que puisse être le bien fondé des suspicions de mon honorable ami dans d'autres cas, elles n'ont pas leur raison d'être dans le cas présent ; car, il se trouve à ma connaissance que l'ancienne compagnie n'a aucune liaison avec la nouvelle. Il s'agit d'une nouvelle compagnie portant un nom différent. Je ne pense pas même que la nouvelle compagnie ait acquis l'ancienne charte. Je pense que la première compagnie s'est dissoute, et que celle-ci s'est formée comme entreprise entièrement distincte.

A la Compagnie du chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée depuis New-Glasgow jusqu'à Cross-Roads, County-Harbour, de là vers la ville de Guysborough et de là au détroit de Canso ; avec un embranchement depuis Cross-Roads, Country-Harbour comme susdit en suivant la rivière de Country-Harbour jusqu'en eau profonde, n'excédant pas 116 milles, au lieu des subventions pour 40 et 80 milles accordées par le chapitre 7 de 1901, item 4 et 1, respectivement, de l'article 2.

A la Compagnie de chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 120 milles, à partir de Dartmouth par la vallée Musquodoboit jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée dans l'item 19 de cet article.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les résolutions 19 et 63 devraient être lues ensemble.

Il sagit de deux chemins que l'on fusionne en un seul. L'un est à partance de Dartmouth, sur les bords de la baie d'Halifax, traverse la vallée de la rivière Musquodoboit, dans le comté d'Halifax, puis pénètre dans le comté de Guysborough, et dépassant une localité appelée Melrose, atteint Guysborough et Mulgrave. Puis il y a un embranchement qui part de New-Glagow et traverse cet autre chemin de fer à Melrose, pour aboutir à Country Harbour. Ce chemin de fer dessert les comtés d'Halifax, de Guysborough et de Pictou, et atteint presque Antigonish, s'il ne sy rend pas. Il couvre une grande partie de l'est de la Nouvelle-Ecosse, qui est actuellement sans chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il aucune partie de ce chemin qui soit construite ou en voie de construction?

M. FRASER : Les études topographiques sont toutes complétées, et les ouvriers sont à l'œuvre actuellement. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a accordé une subvention à cette compagnie et conclu un arrangement avec elle. La compagnie est composée en grande partie de Canadiens : M. Fitzpatrick, de New-Glasgow ; M. Stratton, secrétaire provincial de l'Ontario ; et M. McCormick, membre de cette assemblée. C'est une excellente compagnie. Elle a fait tous ses arrangements financiers et complété ses études. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a voté une subvention de $5,000 par mille sur tout le parcours de ce chemin de fer.

M. SPROULE : L'honorable député de Guysborough lui-même fait-il partie de la compagnie?

M. FRASER: Non.

M. GOURLEY : Ce M. Stratton que l'honorable député de Guysborough a nommé, est-il celui du même nom qui se trouve mêlé à l'affaire Gamey?

M. FRASER : L'honorable M. Stratton, secrétaire provincial de l'Ontario est l'associé de ces messieurs que j'ai nommés.

M. GOURLEY : A quel endroit a-t-on commencé à contruire ce chemin?

M. FRASER : Entre New-Glasgow et Country Harbour.

Pour une voie ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debert, n'excédant pas 4½ milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, item 29 de l'article 2.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin de fer se trouve dans le comté de Colchester. Il s'agit d'une nouvelle houillère dont on commence l'exploitation.

M. GOURLEY : Une ligne directe comme celle-ci devrait recevoir une subvention plus considérable. Dans la Nouvelle-Ecosse, malheureusement, les gisements carbonifères découverts jusqu'ici sont au nord des monts Cobequid ; cette mine du comté de Colchester est au sud des monts Cobequid ; et si l'on pouvait découvrir de la houille à cet endroit, la partie sud de la province serait grandement avantagée, en ce qu'elle aurait du charbon à meilleur marché. A quoi sert

de donner à une compagnie qui entreprend l'exploitation d'une houillère, une maigre subvention de $3,000 par mille pour construire un chemin de fer? Vous pourriez tout aussi bien lui envoyer une livre de sucreries. Si notre parlement veut conserver l'estime des habitants du Canada, il devrait accorder dans le cas actuel une subvention d'au moins $6,000.

J'ai appuyé de mon vote l'octroi de $13,000 par mille à Mackenzie et Mann pour construire des chemins de fer dans les territoires ; du moins si ce n'était pas une subvention directe de $13,000 par mille, c'était une garantie pour cette somme, et je l'aurais acceptée de préférence à la subvention dont nous parlons. Dans la Nouvelle-Ecosse, le développement commercial n'est pas assez grand pour rendre l'exploitation des chemins de fer profitable. A quoi bon une houillère éloignée de dix milles d'une voie ferrée ? A mon avis, il devrait y avoir des chemins de fer au Canada à tous les huit milles ; personne ne devrait être éloigné de plus de quatre milles d'un chemin de fer. Si nous, membres du parlement, avions à nous transporter à quatre milles pour monter dans le train à destination de Montréal, nous nous penserions maltraités. Nous voulons pouvoir prendre le train à notre porte, et je ne parle là que du trafic-voyageur ; mais supposons qu'il s'agisse d'envoyer des moutons ou des bestiaux ou d'autres produits agricoles au loin ; voyez quel inconvénient c'est que d'avoir à les charroyer à quatre milles de distance. Et pourtant, ils se trouve des membres de cette Chambre pour s'opposer à la construction de chemins de fer. Si les députés tiennent à avoir le chemin de fer à leurs portes, que dites-vous de la situation d'un homme dans la Nouvelle-Ecosse ou dans un autre province, éloigné de vingt milles de tout chemin de fer ? C'est une absurdité. Vous ne pouvez vous attendre à ce qu'une grande province comme la Nouvelle-Ecosse se développe à moins d'être pourvue amplement de chemins de fer. S'il ne suffit pas de $3,200 par mille, donnez $6,000 par mille ; et si $6,000 ne suffisent pas, votez $12,000 par mille. Nous voulons qu'il se construise des chemins de fer, car s'il se construit des chemins de fer, le commerce se développera, et nous vous paierons dix fois la somme que vous nous avez accordée; mais il faut, pour commencer, que vous veniez à notre aide. Cette compagnie houillère s'est lancée dans une vaste entreprise en une localité où elle ne peut être très assurée du succès au point de vue financier ; et si nous voulons aider cette compagnie, nous devrions accorder une subvention de $6,000 ou $8,000 par mille, et non pas simplement de $3,200.

M. HUGHES (Victoria) : Si mon honorable ami (M. Gourley) veut lire le premier paragraphe, il verra que cette compagnie reçoit une subvention de $6.400 par mille.

M. GOURLEY : Oui, si la dépense excède $15,000 par mille. Vous me dites de dépenser $10 et qu'ensuite vous me donnerez un dollar.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie accepterait-elle $6,400 par mille plutôt qu'une garantie de ses obligations au montant de $13,000 par mille ?

M. GOURLEY : Je pense qu'elle prendrait plutôt la garantie. Dans ce cas, comme le crédit a pour but de développer une vaste entreprise houillère dans cette partie du pays, je pense que le montant devrait être exceptionnellement fort, et il me semble que le chiffre du crédit devrait être doublé.

Pour une voie ferrée depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert jusqu'au village de Minudie, n'excédant pas 6 milles, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là le chemin de fer primitif de Joggins ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas le chemin de fer de Joggins. C'est une ligne se raccordant avec le chemin de de fer de Joggins.

M. CLANCY : Ce crédit est-il accordé à une compagnie en particulier, ou est-ce un crédit généralement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit voté généralement pour une ligne de chemin de fer.

M. CLANCY : Et jusqu'à présent personne ne s'en est prévalu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Apparemment non.

M. CLANCY : Y a-t-il quelque perspective que le chemin sera construit ?

M. LOGAN : Peut-être mon honorable ami, le ministre des Finances, me permettra-t-il de répondre à la question, comme je connais très bien les circonstances de l'affaire. Je pense que vers 1885, une subvention fut votée pour cette même ligne de chemin de fer, mais l'exploitation des houillères dans la Nouvelle-Ecosse n'était pas dans un état florissant. Depuis deux ou trois ans, plusieurs mines ont été mises en exploitation. Les charbonnages de la rivière Hébert sont exploitées par certains capitalistes de Montréal formant ce qu'on appelle la Compagnie houillère de Minudie, la Compagnie houillère de Strathcona, et par certains capitalistes des Etats-Unis, formant le Compagnie houillère du Jubilé. De grandes quantités de houille sont extraites, et le but de ce chemin de fer c'est d'en assurer l'écoulement sur Minudie au bord de l'eau.

M. CLANCY : A-t-on obtenu une charte pour ce chemin ?

M. LOGAN : Oui, une charte a été obtenue pour le chemin, et ces compagnies sont toutes à faire activement l'exploitation ; mais elles sont sérieusement gênées par le manque de communication avec l'océan.

L'honorable M. HAGGART : Cette voie aboutit à un point sur le chemin de fer de Joggins ?

M. LOGAN : Non, il se dirige d'un point sur le chemin de fer de Joggins vers Minudie.

A la Compagnie du chemin de fer de Middleton et de Victoria-Beach, à responsabilité limitée, pour une ligne ferrée depuis Victoria-Beach jusqu'à Middleton, n'excédant pas 41 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, l'article 2, item 28 et chapitre 7 de 1901, article 2, item 21.

M. CLANCY : Veuillez nous donner des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin part de Middleton dans la vallée d'Annapolis, et suit la rivière Annapolis et le rivage de Granville jusqu'à Victoria Beach, point terminus des tracés primitifs dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. En ce moment, cette compagnie de chemin de fer est en train de se fusionner (je ne sais pas si les mesures législatives ont été prises) avec le réseau de chemin de fer de Mackenzie et Mann dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse. Le travail fut entrepris à l'origine par une autre compagnie, mais on m'informe que le chemin de fer va être réuni au réseau Mackenzie et Mann. Il traversera un des plus beaux districts agricoles, je pense, dans le monde entier ; la vallée d'Annapolis est le jardin de l'univers.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là une partie du chemin que l'on se propose de construire jusqu'à Yarmouth ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous allons y arriver à l'instant.

A la Compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone, n'excédant pas 68 milles.

(b) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant le Passage Barrington, n'excédant pas 77 milles.

(c) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Calédonia, n'excédant pas 22 milles.

(d) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Calédonia jusqu'à Liverpool, n'excédant pas 29 milles.

Les subventions à ces lignes de chemin de fer sont accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1889, item 17, 18, 35 et 36 de l'article 2, par le chapitre 8 de 1900, item 26 et 40 de l'article 2 ainsi que par le chapitre 7 de 1901, item 5 et 23 de l'article 2, respectivement.

A la Compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest, pour une voie ferrée jusqu'à Barrington-Passage en sus et pour faire suite aux 77 milles mentionnés dans l'item 23 (b) de cet article, n'excédant pas 35 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : A part 35 milles qui peuvent être ajoutés, les chiffres portés au crédit que vous venez de lire, M. le président, représentent la somme d'un nombre de crédits votés dans le passé pour des lignes de chemin de fer dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, à l'ouest d'Halifax, traversant l'ouest du comté d'Halifax et les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne et Yarmouth. Diverses compagnies ont obtenu des chartes dans le passé pour ces chemins, ainsi que des subventions, de temps à autre. Elles n'ont pas eu un grand succès, une de ces compagnies construisit une partie d'un de ces chemins, mais ne réussit pas à le terminer. L'année dernière tous ces intérêts se fusionnèrent en une compagnie dirigée par MM. Mackenzie et Mann. Ils ont fait un contrat avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour la plus grande partie de cette entreprise sous forme d'un emprunt que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse leur a fait sur le crédit du chemin.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le chiffre de cet emprunt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Treize mille dollars par mile. Bien entendu, ils ont effectué ce fusionnement comptant bien que les subventions fédérales seraient votées de nouveau. Il existe virtuellement deux lignes, bien qu'il y ait un endroit où elles se joignent. La ligne principale partira d'Halifax, traversera l'ouest du comté de ce nom et Lunenburg jusqu'à Baie-Mahone. Là elle se raccordera avec le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, qui est déjà la propriété de MM. Mackenzie et Mann, et de leurs associés. Elle utilisera la voie du chemin de fer Central sur un parcours de quelques milles jusqu'à ce qu'elle atteigne Bridgewater. Elle suivra alors la rive sud de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Barrington Passage, où elle rencontrera le chemin courant d'Yarmouth vers l'est.

Pour le moment, ce chemin est entre les mains d'autres personnes, mais l'on peut s'attendre qu'il deviendra la propriété de MM. Mackenzie et Mann. Ce crédit est donc destiné à assurer la construction d'un chemin de fer suivant la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse à partir d'Halifax, passant à travers l'ouest de ce comté, à travers Lunen burg, Queen et Shelburne aussi loin que Barrington, où il se reliera à un chemin déjà en exploitation qui dessert Yarmouth. A partir de Middleton, dans le comté d'Annapolis, le chemin de fer Central a été en exploitation pendant nombre d'années. La seconde partie du nouveau chemin de fer projeté quitte le chemin de fer Central à New-Germany et se dirige sur Caledonia. Il en a été construit une longueur de 22 milles

(mais qui ne sont pas complétés), aux termes de la charte connue comme charte Hervey. Ce chemin est aujourd'hui la propriété de MM. Mackenzie et Mann qui sont à le prolonger jusqu'à la ville de Liverpool. Ce sont là divers crédits renouvelés pour les chemins de fer à travers ces comtés, avec, en outre, 35 milles de plus qui sont nécessaires pour compléter l'entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Comment se proposent-ils d'entrer dans Halifax?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils n'ont pas encore d'installations terminales à Halifax ; mais je suppose qu'ils chercheront à conclure des arrangements avec le gouvernement en vue d'utiliser les installations de l'Etat; mais aucune convention n'a été faite jusqu'à présent à cet égard.

M. CLANCY : La province de la Nouvelle-Ecosse a-t-elle accordé une subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle a fait un prêt de $13,000 par mille, pour la plus grande partie de la ligne avec l'entente, je pense, que dans le cas où le prêt serait remboursé, la subvention ordinaire serait déduite. Pour le moment il n'y a pas de subvention ; mais si l'entreprise réussit, et si le chemin de fer est en mesure de rembourser le prêt, alors il pourra rembourser ce prêt moins la subvention.

M. KAULBACH : Je suis heureux, M. le président, de voir que le gouvernement se rend pleinement compte combien il est important dans l'intérêt des habitants de la région, de parachever les travaux si longtemps retardés sur ce chemin de fer de New-Germany à Calédonia. Le nord de Queen, c'est-à-dire une partie du comté représenté par mon honorable ami, le ministre suppléant des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Fielding), a acquis une renommée comme centre agricole et centre minier, bien que l'industrie minière y soit encore dans son enfance. On pourrait dire la même chose du nord de Lunenburg, y compris Pleasant-River, Ninive, Hampford, Ohio et New-Germany, endroits que ce chemin traverse et qui abondent en ressources agricoles, forestières et minières ; pays parsemé de lacs, arrosé de rivières, présentant un panorama admirable, comme il n'y en a pas de plus beaux au Canada ; et après avoir quitté New-Germany (point de raccordement de chemins de fer aussi bien que terre promise), en nous dirigeant vers l'est, nous pénétrons dans un pays plus beau encore, abondant en ressources variées. Je veux parler de la colonie de Foster, de New-Burn, Woodstock et de New-Ross, admirablement adaptées à l'agriculture, bien pourvues de forêts, de lacs et de rivières, et densement peuplées par des colons progressifs, mais ne jouissant pas des avantages d'un chemin de fer. Et à ce sujet, je dirai que je ne me sentirai pas satisfait ant que je n'aurai pas vu un chemin partant de New-Germany, traversant le pays jusqu'à New-Ross, et la vallée de la rivière Gold et se reliant avec le chemin de fer Halifax et South-Western à Chester-Basin, aujourd'hui en voie de construction. De cette manière, ces endroits auraient les mêmes moyens de transport que les localités voisines. Une subvention fut accordée pour la construction d'un chemin de fer à l'est de New-Germany, mais pour quelque raison que je ne connais pas, ce crédit devint caduc, ce qui n'était guère juste pour ces gens.

Au sujet des travaux de construction entre New-Glasgow et Caledonia, je désire faire observer de nouveau au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux et au gouvernement qu'il existe un grand nombre de réclamations contre la compagnie de chemin de fer pour main-d'œuvre et matériaux fournis ; et je demanderai quelle mesure on a prise en vue de la liquidation ou du paiement de ces réclamations. Je prétends que le gouvernement a le droit, a le pouvoir (pouvoir qu'il devrait exercer) de s'assurer que ces réclamations légitimes sont soldées, d'en déduire le montant des subventions en argent payées par le gouvernement à la compagnie, et cela sans tenir compte des sous-contrats accordés par la compagnie à des entrepreneurs. Je considère que dans tous les cas, le gouvernement devrait voir à ce que ces comptes soient payés.

Le travail de construction et les matériaux fournis sur le chemin représentant se véritable valeur, et les journaliers et fournisseurs, à mon point de vue, sont réellement créanciers dans la pleine acception du terme et devraient avoir une première hypothèque sur le chemin pour leurs comptes. Tout esprit raisonnable reconnaîtra qu'il serait injuste de faire moins que cela.

Nous voyons que l'épicier ou le commerçant qui a fourni des approvisionnements, des denrées, aux journaliers et sous-entrepreneurs durant la construction, n'ont pas été payés, non plus que les gens qui ont fourni les traverses, ceux qui ont fourni la pierre de taille et nombre d'autres. Je le demande, ne doivent-ils pas être reconnus comme créanciers, et leurs réclamations soldées avant qu'un seul dollar de la subvention soit payé à la compagnie ou au président du chemin par le gouvernement ?

La loi reconnaît tous les ouvriers et journaliers employés à la construction d'un navire comme ayant un juste privilège sur le navire jusqu'à ce que tous les comptes soient payés ; et à défaut de paiement ils peuvent faire saisir ou vendre à volonté le navire auquel ils ont travaillé ; la douane refusera l'enregistrement et empêchera le navire de mettre à la voile tant que toutes les réclamations sérieuses n'auront pas été acquittées, ou tant qu'on ne pourra montrer par pièces justificatives que ces réclamations ont été réglées.

Je prétends que si des réclamations comme celles dont je viens de parler sont valables contre un navire, il devrait en être de même dans le cas d'un chemin de fer ; les deux cas sont analogues ; et ceux qui récla-

ment le paiement de comptes pour travail exécuté ou matériaux fournis à cette compagnie de chemin de fer, leurs entrepreneurs ou sous-entrepreneurs, se rangent dans la même catégorie, sont créanciers dans toute l'acceptation du mot, et ont droit au paiement de toutes leurs réclamations.

Ça toujours été la politique du gouvernement d'Ontario de différer le paiement de toutes les subventions en vue de la construction de chemins de fer jusqu'à ce que tous les salaires des ouvriers, même de tous les employés ainsi que les comptes des fournisseurs de matériaux aient été payés en plein ; et j'espère sincèrement que la même politique sera adoptée et appliquée par notre gouvernement en ce qui regarde le chemin de fer New-Germany à Caledonia.

L'avantage en ce cas, en ce qui regarde le chemin de New-Germany et Caledonia, c'est que les gouvernements fédéral et provincial disposent absolument des subventions ; et je pris instamment le gouvernement de la part des créanciers de ne pas payer un dollar à la compagnie pour la construction, non plus qu'aux promoteurs ou entrepreneurs, ou à aucune autre personne sur ce chemin, jusqu'à ce que avis public ait été donné au moyen d'affiches et dans tous les journaux des comtés de Lunenburg et de Queen, demandant que tous les comptes non payés soient envoyés à un agent ou comptable nommé par le gouvernement pour recevoir ces réclamations et décider de leur bien fondé ; les paiements devant être faits par le gouvernement.

On me dira peut-être que le gouvernement ne traite qu'avec la compagnie actuelle et n'a rien à faire avec les premiers entrepreneurs. Ce serait injuste ; car le chemin n'aurait réellement aujourd'hui aucune valeur, si ce n'était du travail pénible effectué par les terrassiers et des matériaux, traverses, pierre de taille, etc., fournis par les commerçants. Est-il juste de dire à ces gens que leurs réclamations ne peuvent être payées, lorsque le gouvernement est en mesure de les payer ? Pour ma part, je considère que ce serait injuste. Je connais certains pauvres cultivateurs et journaliers, qui ont été obligés de sacrifier le peu qu'ils possédaient, et leurs familles sont dans la gêne en conséquence du retard apporté dans le paiement de ces comptes. J'espère que le gouvernement se pénétrera de l'importance de la question en ce qui regarde ces gens et qu'il verra à ce que les comptes soient payés de la manière que j'ai suggérée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette session a été si longue qu'il ne faut pas tenir rigueur à quelques-uns d'entre nous de n'être pas au courant de ce qui se passe dans nos provinces. Je suis heureux de dire à mon honorable ami que ce qu'il recommande est déjà fait, et que nous sommes à compléter nos arrangements en ce moment pour mettre la mesure à effet. Il est parfaitement entendu entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et moi-même que les gouvernements d'Ottawa et d'Halifax devront travailler de concert à la construction de ces chemins, et que de concert nous verrons à ce que quiconque entreprend de mettre cette entreprise à chef, acquitte les justes réclamations des ouvriers contre les anciens entrepreneurs. Je suis heureux de pouvoir donner à l'honorable député l'assurance qu'en vertu de cet arrangement un commissaire a été nommé récemment par le gouvernement local. Il est en ce moent à conduire une enquête en vue de se renseigner exactement sur les sommes dues ; et je suis convaincu que dans tous les cas où une réclamation pourra être prouvée à la satisfaction du commissaire, elle sera acquittée.

M. KAULBACH : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre suppléant faire cette déclaration. S'il m'avait seulement laissé soupçonner que cela se passait, il m'aurait dispensé d'occuper, comme je l'ai fait, le temps de la Chambre. Quelle somme de travaux a été exécutée sur ce chemin de fer du sud-ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : La partie du chemin à partir de New-Germany dans le comté représenté par mon honorable ami jusqu'à Caledonia a été nivelée et les ponts construits ; mais les rails n'ont pas été posés. La nouvelle compagnie est actuellement à poser les rails. La partie qui s'étend d'Halifax vers la baie Mahone a été en construction, et l'année dernière les travaux sur cette section difficile ont avancé rapidement. Les ouvriers sont maintenant employés à l'ouest de Bridgewater dans le comté de Lunenburg et sur d'autres sections. On a aujourd'hui plus de preuves que jamais de la bonne foi des entrepreneurs dans l'exécution des travaux, à la grande satisfaction des habitants établis le long de la ligne.

M. KAULBACH : Je suis heureux d'entendre cette déclaration du ministre suppléant. Voudra-t-il dire si le tracé de la partie du chemin à proximité de Port Midway est finalement établi ; sera-t-il à l'est ou à l'ouest du village de Mills ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas encore été appelés à approuver officiellement aucun des plans de ce chemin, parce que tant que la subvention n'est pas accordée, nous ne sommes pas en mesure de demander de plans à la nouvelle compagnie pour notre approbation, et nous n'avons rien décidé en ce qui regarde le tracé du chemin. Mon impression, toutefois, c'est que la ligne que le peuple approuve se dirige au-dessous du village de Mills dans la direction de Port Medway.

M. KAULBACH : Je pense qu'on se tromperait en établissant le tracé à cet endroit ; il y a à deux milles au-dessus du village de Mills une usine importante de pâte de bois

qui servirait à alimenter le trafic si le chemin passait par là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que cette question a occupé l'attention des ingénieurs. L'établissement du tracé d'un chemin donne lieu constamment à des difficultés de cette nature. Je ne pense pas que le tracé du chemin soit définitivement établi ; mais les ingénieurs en sont venus à la conclusion qu'une ligne en aval du village de Mills serait plus dans l'intérêt général qu'une ligne qui passerait plus haut. Je connais l'usine de pâte de bois dont parle mon honorable ami et je vais m'efforcer de quelque manière de voir à ce qu'elle puisse se servir du chemin de fer.

M. GOURLEY : Le tracé a-t-il été établi du côté de Barrington?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas qu'il existe de divergence d'opinion au sujet de l'établissement du tracé dans la direction de Barrington.

M. KAULBACH : Dois-je comprendre que la ligne sera reliée à l'usine de pâte de bois?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas décidé. Nous pourrons faire quelque chose peut-être sous forme de moyens de communication par eau.

L'honorable M. HAGGART : Des contrats ont-ils été signés avec les différentes compagnies?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, certains contrats ont été signés et des travaux de construction exécutés ; mais ces contrats sont tous expirés, et les subventions périmées. Il faut donc qu'elles soient votées de nouveau. Aucune subvention n'a été payée à la compagnie en question pour cette fin.

L'honorable M. HAGGART : A-t-il été fait des paiements à d'autres compagnies pour cette partie du chemin?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, aucun paiement quelconque. Elles ne sont jamais allées assez loin pour avoir droit à la subvention.

A la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness ci-devant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et de Richmond, à responsabilité limitée, pour 8 milles de chemin de fer de la Pointe-Tupper à Broad-Cove ; et pour une voie ferrée n'excédant pas 37 milles à partir de Chéticamp jusqu'à un point située sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et la Pointe-Tupper, soit à voter de nouveau et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le changement?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un chemin connu sous le nom d'Inverness et Richmond, appelé aujourd'hui, l'Inverness Railway and Coal Co., allant de Port Hastings sur le détroit de Canso au Broad Cove. Une partie de ce chemin est construite jusqu'à cet endroit, et ce crédit à voter de nouveau est pour cette partie du chemin qui s'étend depuis le terminus jusqu'à Chéticamp. Cet article fait aussi une nouvelle distribution du parcours, sans y rien ajouter, ce qui permettra d'avoir un port d'expédition sur le détroit de Canso.

M. ROCHE (Halifax) : Je crois que ce chemin fut établi à l'origine depuis Broad Cove jusqu'à un endroit appelé Chimney Corner, et de là à Chéticamp. Se propose-t-on de prolonger ce même chemin de fer de Broad Cove à Chimney Corner et de là à Chéticamp, ou se propose-t-on de le construire dans la direction de Margaree Forks.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une question de tracé à laquelle il m'est impossible de répondre.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin des Mines, n'excédant pas un mille, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 18.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un prolongement du chemin de fer Dominion Atlantic jusqu'au quai public de Wolfeville. Il y a un crédit correspondant pour l'autre côté de la baie, auquel nous arriverons plus tard.

M. CLANCY : Dans quel but construit-on ce chemin de fer jusqu'au quai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un quai public à Wolfville. Les steamers traversent la baie de Parrsborough à Wolfville, et on se propose de faire un prolongement sur un côté et sur l'autre afin que les passagers puissent être amenés directement sur le quai au lieu d'avoir à se transporter une certaine distance.

M. SPROULE : Est-ce là un quai public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est un quai du gouvernement.

A la Compagnie dite " The Nicola Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company ", pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Spencer's Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, n'excédant pas 45 milles, soit les subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 et le chapitre 4 de 1894, à voter de nouveau.

M. CLANCY : Pourquoi ne se met-on pas à l'œuvre ?

M. GALLIHER : La compagnie qui demande actuellement la subvention n'est pas la compagnie primitive. Elle a une charte, et je crois qu'elle va obtenir une subvention du gouvernement provincial. On m'informe que les travaux sont en marche. Ce chemin de fer traverse un bon district, et va fournir des moyens de communication à cette vallée de Nicola qui en est privée pour le moment ; il desservira en même temps les

charbonnages situés aux pieds du lac Nicola.

M. CLANCY : La compagnie primitive a-t-elle cédé sa charte à l'autre ?

M. GALLIHER : Non, la nouvelle compagnie a demandé et obtenu une nouvelle charte et une charte fédérale.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est devenue l'ancienne compagnie ?

M. GALLIHER : Elle est dissoute.

M. SPROULE : La compagnie qui a l'intention de construire ce chemin de fer est-elle propriétaire de cette mine de charbon ?

M. GALLIHER : Je n'en suis pas sûr, mais je le pense.

M. HUGHES (Victoria) : La charte primitive n'était-elle pas pour un chemin de fer partant du voisinage de Kamloops jusqu'à la vallée de Nicola ?

M. GALLIHER : Ce chemin de fer doit se rendre jusqu'à Kamloops, il relie le pont Spence à Nicola, et il finira par se rendre à Kamloops.

M. HUGHES (Victoria) : Le crédit ne dit pas que le chemin de fer se rendra à Kamloops. Je pense que l'ancienne charte était pour un chemin de fer à partance de Kamloops.

M. GALLIHER : Il en est de même de celle-ci ; mais le crédit en question n'est que pour 45 milles de ce chemin.

M. SPROULE : Je ne voudrais pas qu'on crût que je m'oppose à ce qu'une compagnie houillère obtienne une subvention. Je ne vois aucun bonne raison pour qu'une compagnie houillère ne soit pas subventionnée en vue de la construction d'un chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : La subvention fut faite primitivement à la compagnie de chemin de fer de la vallée de Nicola ; celle-ci ne réussit pas à mettre son projet à exécution, et les pétitions de la présente compagnie nous demandaient de lui accorder les pouvoirs conférés par la charte à l'ancienne compagnie, ainsi que la subvention accordée à celle-ci. Nous donnons ici à la nouvelle compagnie une subvention accordée à une autre compagnie antérieurement.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Winnipeg Beach ou Toulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic en passant par Gimli, n'excédant pas 35 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 26.

M. McCREARY : Pour l'information de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je dirai que la seule raison du retard dans la construction de ce chemin, ça été la rareté de la main-d'œuvre. Il a été absolument impossible pour la compagnie de chemin de fer de se procurer la main d'œuvre nécessaire. La députation sera peut-être surprise d'apprendre que bien qu'on nous ait dit qu'il serait probablement construit 400 milles sur la ligne du chemin de fer Canadien du Nord cette année, il n'en sera pas construit plus de 100. Ils ont des chevaux oisifs dans leurs écuries, par suite du manque d'hommes pour les conduire.

M. MACLEAN : Comment allez-vous vous y prendre pour construire le chemin de fer Grand Tronc Pacifique ?

M. HUGHES (Victoria) : Personne ne s'oppose à cette subvention.

M. CLANCY : Avons-nous une carte indiquant que ce chemin n'est pas parallèle à quelque autre, et que nous n'accordons pas de subventions à des compagnies qui pourront se fusionner?

M. HUGHES (Victoria) : Il y a un an ou deux, lorsque la charte fut mise à l'étude, le chemin de fer Canadien du Pacifique fut soumis à l'obligation de construire jusqu'à Winnipeg Beach ; à quelques milles au nord de Selkirk. Le chemin de fer Canadien du Pacifique fut alors mis dans l'alternative de se prolonger à partir de cet endroit ou de Winnipeg Beach jusqu'au nord de la colonie islandaise. Si je ne me trompe, le député aurait voulu que la compagnie fut forcée de construire une partie de ce chemin sur-le-champ. Il s'agit maintenant, je suppose, d'un prolongement de cet embranchement du canadien du Pacifique le long de la rive ouest du lac Winnipeg.

M. McCREARY : La compagnie était obligée de construire ce chemin avant de prolonger sa voie jusqu'au lac Manitoba. La raison pour laquelle elle ne l'a pas fait, c'est qu'elle n'a pu se procurer la main-d'œuvre.

M. McLEAN : Si ce que dit l'honorable député est vrai, nous ne pouvons espérer que le chemin de fer national transcontinental puisse être construit d'ici à vingt ans à venir. Il va falloir adopter des mesures, et je ne sais trop quelles mesures nous pourrions adopter ; car il existe une rareté de main-d'œuvre par tout le pays. La déclaration faite par l'honorable député mérite bien la considération du gouvernement ; celui-ci devrait être prêt à faire quelque chose en vue de réaliser sa prophétie que nous aurons un nouveau transcontinental d'ici à cinq ans.

M. EMMERSON : S'agit-il d'une subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. EMMERSON : Un honorable député qui est directeur de cette compagnie s'est déclaré entièrement opposé à toute subvention de cette nature. Je pensais alors qu'il était l'interprète des vues de la compagnie.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-elle demandé cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais elle en a demandé plusieurs autres.

L'honorable M. HAGGART : Dans le cours le cours de la présente session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. La demande à l'exament a été faite par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), qui pensait qu'il s'était produit un malentendu au sujet du crédit antérieur. Je ne pense pas que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ait demandé cette subvention.

L'honorable M. HAGGART : C'est une subvention qu'on impose à la compagnie sans qu'elle l'ait demandée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle n'est pas obligée de l'accepter.

M. McCREARY : S'il se trouve quelque autre compagnie pour construire le chemin la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'aura pas cette subvention.

M. CLANCY : N'y a-t-il qu'une seule charte pour ce territoire ?

M. McCREARY : Je ne suis pas sûr si le chemin de fer Canadien du Nord a ou non une charte couvrant ce territoire.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'en a pas.

M. CLANCY : N'y a--t-il qu'une seule charte pour ce territoire ?

M. HUGHES (Victoria) : Il n'y a pas de charte pour le chemin de fer suivant le rivage du lac jusqu'à Gimli. Il y a une charte pour un chemin de fer s'étendant à travers le milieu de la bande de terre située entre le lac Manitoba et le lac Winnipegosis, à l'ouest et le lac Winnipeg à l'est.

M. McCREARY : N'y a-t-il pas une charte locale votée il y a quelques années ?

M. HUGHES (Victoria) : Pour cela, je n'en sais rien.

M. SPROULE : C'est une chose extraordinaire. Lorsque nous commençâmes à accorder ces subventions, un des principes posés fut qu'une subvention ne serait accordée que dans les cas où la compagnie requérante aurait démontré au gouvernement qu'elle avait non seulement le désir, mais les ressources financières requises pour construire le chemin si on l'aidait, bien qu'elle fût incapable d'entreprendre les travaux sans cette aide. Mais le ministre nous dit qu'aucune compagnie n'a demandé cette subvention. Il ajoute que la compagnie qui détient la charte est celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, laquelle est très en mesure de construire ; et elle n'a pas demandé un seul dollar. Il dit que l'honorable représentant de cette circonscription a prié le gouvernement de venir en aide à la construction du chemin de fer ; et il remet cette somme, j'imagine, en pur don au Canadien du Pacifique. Dans beaucoup d'autres parties du pays où certaines compagnies voudaient construire des chemins de fer, elles n'ont pas pu obtenir de subventions du gouvernement. Mais dans ce cas-ci, nous sommes prêts à le doner à la compagnie, qu'elle le demande ou non.

M. McCREARY : Je ne savais pas que nous légiférions pour aucune compagnie en particulier. Il y a 5,000 habitants dans cette partie du pays qui s'y sont établis il y a vingt-cinq ans sur la promesse faite en ce parlement qu'il leur serait construit un chemin de fer pour leur permettre d'expédier leur bois, et en ce faisant de défricher leurrs terres. Cette promesse n'a jamais été remplie. Au nom de ces gens, j'ai demandé qu'une somme de deniers fut mise à la disposition de toute compagnie qui serait disposée à construire ce chemin de fer. Je ne parle pas en faveur du chemin de fer Canadien du Nord ou du Canadien du Pacifique ou d'aucune autre compagnie.

M. SPROULE : Ce n'est pas là le principe d'après lequel les subventions furent accordées à l'origine. Comme je l'ai dit, ces subventions étaient accordées dans le but de venir en aide à une compagnie pauvre, en vue de la construction du chemin de fer qu'elle pourrait construire moyennant une subvention, mais qu'elle ne pourrait pas construire sans cette subvention. On ne prétend pas que le chemin en question doit être construit par une compagnie pauvre ayant besoin d'argent. La compagnie qui doit construire ce chemin de fer est connue pour être riche. Et elle n'a pas même demandé cette subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES: La compagnie ne nous a pas offert de construire ce chemin. Il n'est pas même certain qu'elle construira moyennant cette subvention ; mais il paraît raisonnablement certain qu'elle ne construira pas sans cela. Parce qu'une compagnie n'a pas demandé de subvention dans ce but, cela ne veut pas dire qu'il n'est pas à propos d'en faire l'offre. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a confondu les choses. Le principe c'est qu'avant de conclure un arrangement avec une compagnie pour la construction d'un chemin et l'octroi d'une subvention, vous devez être raisonnablement certain que cette compagnie agit de bonne foi, et qu'elle n'a pas les ressources nécessaires pour construire ce chemin. Mais il n'a jamais été posé en principe auparavant qu'il n'est pas à propos d'accorder une subvention tant qu'une compagnie ne se sera pas montrée disposée et apte à la gagner. Mainte et mainte fois des subventions ont été accordées dans le but de trouver une compagnie disposée à construire un chemin.

M. SPROULE : Je dis que lorsque nous commençâmes à accorder des subventions,

le principe fut posé en cette Chambre que dans les cas où une compagnie serait prête à construire un chemin, mais aurait besoin d'aide pour le faire, cette aide pourrait lui être accordée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce principe avait trait à la conclusion du contrat, mais non pas à l'octroi de la subvention.

M. CLANCY : Quelle est l'entente générale en vertu de laquelle des subventions comme celle-ci sont accordées ? Est-ce que la première compagnie qui se présente et fait preuve de bonne foi et d'habileté à construire le chemin, reçoit la subvention? Ou bien le gouvernement choisit-il parmi les diverses compagnies?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut s'en rapporter à la discrétion du gouvernement en ce qui regarde la construction du chemin. Nous offrons cette subvention dans l'espoir qu'elle engagera quelqu'un à construire le chemin. Mais le choix de la compagnie doit être laissée à la discrétion du gouvernement. Dans le cas actuel, nous ne nous attendons pas à être obligés de choisir entre une demi-douzaine de compagnies toutes prêtes à construire le chemin. J'imagine que ce chemin sera construit par la Compagnie du Canadien Pacifique et aucune autre.

A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour une ligne de chemin de fer à partir de la ville de Strathcona, T.N.-O., jusqu'à Edmonton, et de là en gagnant l'ouest vers la Passe de la Tête Jaune, une distance n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2. item 41.

M. MACLEAN : S'agit-il d'un chemin de fer parallèle au Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. MACLEAN : Est-ce une sérieuse tentative de pénétrer au Yukon, de quelque point se reliant avec le réseau de nos chemins de fer canadiens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député devra se renseigner auprès de la compagnie elle-même à cet égard.

M. MACLEAN : Ce chemin de fer est-il destiné à atteindre le Pacifique plutôt que le Yukon ? Et en pareilles circonstances, sera-t-il parallèle du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; en quittant Edmonton, le Grand-Tronc-Pacifique se dirige vers le nord, et si je ne me trompe, le chemin de fer en question gagne l'ouest et le sud.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer doit sans doute se diriger aussi vers le Pacifique, en passant par le col de la Tête-Jaune.

M. HUGHES (Victoria) : Il est stipulé dans la charte qu'il atteindra le Pacifique.

L'honorable M. HAGGART : C'est sans doute un prolongement du réseau de Mann et Mackenzie, qui dessert Winnipeg et Edmonton.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est fort probable, car je vois que la demande de charte porte la signature de M. Lash.

M. HUGHES (Victoria) : Le chemin de fer en question est construit, de Strathcona, ou Edmonton-sud jusqu'à Edmonton. De cette dernière ville il gagne l'ouest et le sud-ouest et se dirige, en passant par le col de la Tête-Jaune, jusqu'au goulet de Butte ou à Port-Simpson.

M. OLIVER : Il serait préférable de modifier la teneur de cette résolution. Il n'existe pas de localités connues sous le nom d'Edmonton-sud et d'Edmonton-nord. Il y a la ville de Strathcona et celle d'Edmonton. Je propose donc de substituer à ces deux noms ceux de " Strathcona " et d'" Edmonton ".

On adopte l'amendement.

M. SPROULE : Est-ce que ce tronçon de chemin de fer n'a pas déjà été subventionné ? S'agit-il d'une subvention supplémentaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin de fer n'a pas encore été subventionné. S'il l'avait été, mes fonctionnaires m'en auraient informé.

M. OLIVER : Il s'agit d'un tronçon de chemin de fer qui est déjà construit de Strathcona à Edmonton.

M. SPROULE : Sans avoir été subventionné ?

M. OLIVER : La compagnie a acquis le droit à une subvention, mais j'ignore si le gouvernement la lui a payée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle n'aura droit à la subvention que lorsqu'elle aura construit dix milles du chemin de fer. Comme elle ne les a pas encore construits, il ne s'agit ici que d'un renouvellement de la subvention.

A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer de Frédéricton, N.-B., à Woodstock, ne dépassant pas cinquante-neuf milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1889, item 5 de l'article 2.

M. CLANCY : S'agit-il d'un prolongement du chemin de fer de la Rivière-du-Loup ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. De Frédéricton à Woodstock, c'est une ligne tout à fait différente.

M. EMMERSON : La compagnie se compose de M. Manchester, M. Howard, Troop et de plusieurs autres hommes marquants dans le monde de la finance, à Halifax. Ils ont fait les explorations voulues et les travaux, je crois, sont même commencés. Leur

avocat m'apprend qu'ils sont décidés à pousser les travaux avec activité. Le renouvellement de subvention leur permettra de compléter le chemin de fer.

M. CLANCY : A quelle distance cette ligne passe-t-elle du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. EMMERSON : Ce chemin de fer sera très utile à une partie du pays qui n'est actuellement desservie par aucune voie ferrée. Le tracé suit le côté ouest de la rivière Saint-Jean, et il côtoie la rive. Le chemin de fer Canadien du Pacifique passe au côté à quelque distance de la rivière.

M. CLANCY : Quelle est la distance qui les sépare ?

M. GIBSON : Douze milles.

M. CLANCY : On se demande naturellement si la construction de cette voie ferrée est nécessaire. Si je ne me trompe, il passe près de la frontière américaine.

M. EMMERSON : Il relie Woodstock à Frédéricton, passant sur le côté sud ou le côté ouest de la rivière Saint-Jean, et il côtoie la rivière. Le chemin de fer Canadien du Pacifique passe du côté est de la rivière Saint-Jean, mais à quelque distance en arrière, et il en est séparé par des collines.

M. HUGHES (Victoria) : Le député de Lunenburg, (M. Wilmot) qui est absent pour le moment, m'a expliqué la nécessité de ce chemin de fer dont les promoteurs sont, m'a-t-il dit, des financiers de réputation. Il prétend que cette partie de la province bénéficiera grandement de l'établissement de cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette compagnie se compose de quelques-uns des citoyens les plus éminents du pays, entre autres, M. James Manchester, celui-là même qui s'est mis en communication avec moi à l'égard de ce chemin de fer et M. W. H. Thorne, un fort digne citoyen de Saint-Jean, bien qu'il fasse fausse route en politique, et d'autres citoyens éminents de cette ville. Cette demande de charte, si l'on tient du caractère distingué des promoteurs de l'entreprise, est une des plus méritantes dont nous soyons saisis.

L'honorable M. HAGGART : Il y a déjà un chemin de fer qui dessert Frédéricton et Woodstock. Le chemin de fer en discussion sera-t-il plus court que le premier ? Bien que son tracé suive l'autre côté de la rivière, le point de départ est le même. Ce chemin de fer abrégera-t-il la distance ?

M. HUGHES (Victoria) : D'après la carte, il y a une distance de 30 milles entre les deux chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : La carte du pays est fort défectueuse.

M. GIBSON : Ce tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique a 65 milles de longueur. Il passe sur la rive est de la rivière et à une distance de 5 à 20 milles de la route de la vallée. Le chemin de fer projeté desservira une toute autre partie du pays, et le besoin s'en fait vivement sentir parmi les habitants de la vallée de la rivière Saint-Jean. La route choisie traverse un beau pays.

M. CLANCY : A quelle distance ce chemin de fer se trouve-t-il du Grand Tronc Pacifique ?

Le PREMIER MINISTRE : Le Grand Tronc Pacifique passera du côté est de la rivière Saint-Jean, tandis que le chemin de fer en question suivra la rive ouest.

M. RICHARDSON : Avant que le comité aborde l'étude des nouvelles subventions, je désire faire quelques observations. Nous venons de voter des subventions en faveur des voies ferrées soumises à la juridiction du parlement et qui ont déjà été subventionnées. Il ne s'agit donc que d'un renouvellement de subventions.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Richardson) me permettrait-il de lire l'item ?

Pour une ligne de chemin de fer de Hawkesbury, Ont., à South-Indian, ne dépassant pas trente-cinq milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, item 22 de l'article 2.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cet item de devrait pas figurer sous cette rubrique. Il s'agit du renouvellement d'un crédit périmé et non pas d'une nouvelle subvention, et par conséquent l'item 31 serait le premier des nouveaux crédits.

M. CLANCY : Le ministre des Finances en conviendra, il nous faut des éclaircissements à cet égard, avant que cet item soit adopté. Pareille précipitation dans l'expédition de cette besogne est intolérable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici du renouvellement d'un crédit voté en 1899 et affecté au raccordement de Hawkesbury avec le Canada-Atlantique, à South-Indian. Ce chemin de fer, me dit-on, traverse une très belle partie du pays.

M. CLANCY : S'il s'agit d'un renouvellement de crédit, pourquoi ce retard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que je ne saurais expliquer.

M. HUGHES (Victoria) : Il s'agit d'un embranchement destiné à raccorder le Canada-Atlantique au chemin de fer du Grand Nord à Hawkesbury.

L'honorable M. HAGGART : Il existe un chemin de fer de Hawkesbury au Canada-Atlantique, déjà subventionné par le parlement.

Le PREMIER MINISTRE : Il existe un pont sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury. Il y a un chemin de fer se raccordant avec

le chemin de fer Canada-Atlantique, par voie de Vankleek-Hill. Il s'agit ici d'une nouvelle ligne, de South-Indian à Hawkesbury. Ce chemin de fer desservira une contrée importante et abrégerait de trente milles le raccordement entre le Canada-Atlantique et Hawkesbury.

L'honorable M. HAGGART : Il existe un chemin de fer de Hawkesbury se raccordant avec le chemin de fer Canadien de l'Atlantique, à Glen Robertson. Ce chemin de fer se dirige vers le sud, vers Montréal, tandis que, si je ne me trompe, ce nouveau chemin de fer tend à établir un raccordement dans la direction du nord, entre Hawkesbury et South-Indian, abrégeant ainsi la route d'Ottawa.

Le PREMIER MINISTRE : C'est précisément cela.

M. HUGHES (Victoria) : La distance entre Hawkesbury et South-Indian, par voie de Glen Robertson, est supérieure à celle de Hawkesbury à South-Indian par voie de la ligne courte projetée.

M. CHRISTIE : Cette nouvelle ligne abrégera le raccordement actuel entre Hawkesbury et le chemin de fer Canadien de l'Atlantique, d'environ 28 milles.

M. GOURLEY : Je serai bien aise d'appuyer la demande de ce crédit.

M. RICHARDSON : Comme il est près de six heures, je vais remettre mes observations à la reprise de la séance.

A six heures le comité suspend ses travaux.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, du Lac Erié et du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de Woodstock en gagnant le nord jusqu'à un point sur le Grand Tronc à Berlin, ou d'Ingersoll à Strathford, ou jusqu'à tout point sur le Grand Tronc entre ces endroits, ne dépassant pas 35 milles, étant le prolongement des neuf milles mentionnés dans l'item premier du présent article.

M. RICHARDSON : Il me semble utile, à cette phase du débat, de formuler quelques observations sur le système qui consiste à subventionner les chemins de fer dans les anciennes provinces du Canada. Nous venons de parcourir une liste de compagnies de chemins de fer qui demandent des renouvellements de subventions pour la plupart périmées, couvrant une étendue de territoire de près d 1,500 milles, et dont le coût atteint près de $6,000,000. Nous abordons maintenant l'étude de subventions afférentes aux nouvelles lignes de chemins de fer, couvrant un territoire de près de 4,000 milles, atteignant une totalité de subventions oscillant entre $16,000,000 et $20,000,000. Il n'y a pas lieu, ici, de formuler de récriminations sur les frais énormes qu'entraînent ces subventions ; cependant, il est bon de remarquer que ces subventions sont indépendantes du vaste projet soumis à notre étude, la construction d'un chemin de fer transcontinental. En pareilles circonstances, il importe de réfléchir un peu et de se demander s'il n'est pas dans l'intérêt public de discontinuer le système en vogue jusqu'ici. Parfois, on nous demande s'il faut continuer le système de subventions aux chemins de fer dans les anciennes provinces, et on nous répond que ce système étant en vogue depuis nombre d'années, il y a tout lieu de croire qu'il faudra le perpétuer. L'heure est venue de faire halte et de bien mûrement étudier la question avant de prendre une nouvelle initiative. Il y a lieu de douter s'il est conforme à l'intérêt public de construire un chemin de fer dans une localité quelconque, quand il est impossible de le construire sans le concours financier du gouvernement. On peut légitimement affirmer qu'un chemin de fer qu'il est impossible de construire sans le concours financier du gouvernement ne répond pas aux intérêts et aux besoins du pays et probablement ne sera pas une entreprise rémunératrice. Aujourd'hui, les capitaux recherchent des placements qui donnent des rendements rémunérateurs, et lorsque la construction d'un chemin de fer répond aux besoins commerciaux du pays, il est inutile de solliciter le concours du gouvernement fédéral ou des cabinets provinciaux ou des conseils municipaux, afin d'en obtenir des subventions dans ce but. Quand il s'agit d'un projet qui, aux yeux des capitalistes, offre un légitime placement aux capitaux, il est facile de se procurer les fonds voulus pour son exécution. On dira peut-être que dans les anciennes provinces il est impossible de construire des chemins de fer sans le concours financier du gouvernement ; à mon avis, il y a lieu de se demander s'il est bien utile de construire ces voies ferrées. Je le sais, on prétend que c'est le système en vogue de temps immémorial. Parce que ce système est en vogue depuis nombre d'années, il ne s'ensuit pas qu'en présence de l'évolution subie par le pays, et en raison des progrès et du développement de nos industries, il faille que ce système s'éternise. La construction des chemins de fer était peut-être d'urgence au début de la colonisation du pays ; et il est possible qu'il soit encore de bonne politique de subventionner l'établissement de voies ferrées tendant à développer de nouveaux territoires ; mais dans les anciennes provinces, qui sont déjà dotées de tous les moyens de transports voulus, et sillonnées en tout sens par les voies ferrées, il n'y a plus lieu de construire de nouveaux chemins de fer ; ou si on en construit, il faut qu'ils répondent tellement aux besoins commerciaux que les capitalistes n'hésitent pas à y engager d'eux-mêmes leurs fonds. C'est en vain qu'on allègue que ce système de subventions aux

voies ferrées existe de vieille date. L'évolution qui s'opère au pays, nous rappelle ce mot de Lowells : " Les nouveaux événements font surgir de nouveaux devoirs."

Il y a bien lieu de se demander si l'heure n'est pas venue de mettre au rancart l'ancien système et de s'orienter vers une nouvelle politique. Les sommes énormes qu'entraînent ces subventions qu'on nous demande de voter aujourd'hui, ne pourront que se gonfler d'année en année. L'exploitation des chartes de chemins de fer est élevée aujourd'hui à la hauteur d'une profession, et on s'y livre, non pas pour l'avantage du pays, non pas même dans l'intérêt des capitalistes ; non, ces traficants de chartes, ces promoteurs de chemins de fer ne visent qu'à tirer tout le bénéfice possible de ces projets qu'ils abandonnent ensuite à leur sort et laissent sombrer. Le passé nous en offre de remarquables exemples : on a vu maint chemin de fer utilisé par ces exploiteurs qui, après avoir obtenu le concours financier du parlement fédéral, des gouvernements provinciaux et des conseils municipaux, ont retiré tout le profit qu'ils ont pu de ces voies ferrées, et ensuite les ont laissé tomber en banqueroute, sans que leur exploitation fut suffisante pour rémunérer les capitaux engagés. Relativement aux chemins de fer auxquels le gouvernement a accordé des subventions, ou qu'il subventionnera à l'avenir, il importe de faire observer ici qu'il est de souveraine importance de protéger les intérêts des ouvriers, de ceux qui ont consacré leur travail, leur temps et leurs capitaux, à des entreprises de ce genre. On nous a dit, au cours de la session, que dans une ou deux circonstances, ceux qui avaient fourni des matériaux pour la construction de certains chemins de fer, n'ont pas réussi à se faire payer le prix de leurs fournitures ; tandis que ces exploiteurs de chartes se sont contentés d'empocher les subventions de l'Etat et de retirer de leur exploitation tous les bénéfices possibles. A mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse, en n'accordant plus de subventions aux chemins de fer, au moins dans les anciennes provinces ; ou, au moins, d'attendre que le parlement au cours de la prochaine session, ait eu le temps de mûrement réfléchir et librement étudier la question. Nombre de députés sont retournés dans leurs foyers, et la représentation parlementaire du pays est bien loin d'être au complet. A une époque aussi avancée de la session, il ne convient pas d'aborder l'étude d'une question de cette importance qui demande mûre délibération. Ces crédits devraient être soumis aux délibérations de la Chambre, au début de la session. Il n'est pas légitime de demander au parlement d'étudier l'emploi de sommes d'argent ou de crédits aussi énormes aux derniers instants de la session, alors qu'on adopte ces crédits à la hâte et avec une précipitation indécente, sans leur donner la mûre délibération que demanderait leur importance. Si je ne me trompe, l'opinion publique au Canada est fortement opposée à ce système de subventions. Je sais que dans la partie du pays que je représente, les populations agricoles sont hostiles à ce système de subventions même en faveur de chemins de fer dans leurs propres comtés. Il faut dégrever autant que possible les contribuables, au lieu de leur imposer d'aussi énormes fardeaux. Il est douteux qu'on s'inspire ici de l'intérêt du pays et de la chose publique. En accordant ces énormes subventions, on vise plutôt à se concilier la faveur de la clientèle politique qu'à répondre aux besoins du pays. C'est plutôt à ce point de vue qu'on exploite ces subventions qu'au point de vue de l'intérêt des masses. Je tiens à dire un mot au sujet des chartes accordées aux chemins de fer. Il vient d'être créé une commission d'hommes indépendants des partis politiques. Lorsqu'une compagnie demande une charte pour la construction d'un chemin de fer, il faudrait que ce projet fût soumis à la commission qui l'étudierait à fonds avant la convocation du parlement, et cela afin de constater si l'établissement de ce chemin de fer répond aux intérêts et aux besoins du pays, et s'il y aura assez de transports pour alimenter cette voie ferrée et rendre son exploitation lucrative. Nous serions alors en lieu de légiférer en pleine et parfaite connaissance de cause, et la Chambre ne serait plus saisie de projets de chemins de fer comme ceux qu'on lui a présentés au cours de cette session et de la dernière. Voilà les quelques observations que j'ai cru devoir formuler dans l'intérêt de mes commettants et si je ne me trompe, je suis en cela l'interprète de l'opinion du pays.

M. HENDERSON : Cet après-midi, nous avons adopté un peu à la hâte, quelque trente résolutions accordant des subventions aux chemins de fer, résolutions qui, pour la plupart, sont des renouvellements de crédits votés les années précédentes, surtout sous l'inspiration du gouvernement actuel, mais dont quelques-unes datent d'une époque précédant son avènement au pouvoir. Les critiques qui peuvent s'adresser à de nouvelles subventions ne sauraient être légitimement formulées contre le renouvellement de subventions déjà votées. Sans doute, souvent, des capitalistes se chargent d'obligations financières importantes, sur la foi de promesses du gouvernement du jour, qui leur promet concours financier relativement à ces entreprises, et par conséquent, le gouvernement ne saurait manquer aux engagements qu'il a pris vis-à-vis de ces entrepreneurs de chemins de fer, engagements sur la foi desquels ils ont placé dans ces entreprises leurs propres capitaux et ceux des actionnaires, dont ils ont obtenu le concours. On peut donc prétendre à bon droit qu'il est justifiable de voter ces renouvellements de crédits et que la Chambre ne saurait légitimement s'y refuser. Mais lorsqu'il s'agit d'une nouvelle subvention, il faut envisager la question sous un

jour différent. Comme l'a fait observer à bon droit le député de Grey-sud (M. Richardson), l'heure est venue de mettre un terme à ces subventions de chemins de fer. Plusieurs des chemins de fer qu'il s'agit de subventionner en ce moment desservent des parties du pays déjà bien établies et par conséquent ces chemins de fer devraient être en mesure de se suffire à eux-mêmes. A mon avis, il n'est pas légitime de demander au pays de suppléer à l'insuffisance des ressources de ces chemins de fer et des capitaux que leurs promoteurs ont placés dans ces entreprises, et cela, dans le but de rémunérer les capitaux engagés. Quelques-unes de ces entreprises sont sans doute bien méritantes. Je ne vais point jusqu'à dire qu'il faut toujours refuser de subventionner un chemin de fer. A mon avis, je le répète, il y a des entreprises qui méritent le concours financier de l'Etat, comme les chemins de fer qu'on peut strictement appeler chemins de fer de colonisation, destinés à pénétrer dans de nouveaux territoires et à les ouvrir à la colonisation. Mais, à mon avis, la plus grande partie de ces entreprises n'ont aucun titre à faire valoir, et le gouvernement ne devrait pour aucune considération leur accorder son concours financier. Les choses en sont venues à ce point, qu'il est impossible de construire un seul mille de chemin de fer dans ce pays sans demander le concours de l'Etat. Dans la liste des subventions que nous étudions ce soir figurent des voies ferrées d'un mille et demi de longueur, de deux milles et demi, de trois milles, de quatre milles. A coup sûr, les promoteurs de ces entreprises ne sont pas recevables à venir demander le concours de l'Etat. Ces courtes lignes de chemins de fer ne pénètrent pas dans de nouveaux territoires ; elles ne sauraient figurer ici à titre de chemins de fer de colonisation. Un de ces chemins de fer, nous affirme-t-on, est destiné à desservir un quai. A coup sûr, il n'est pas légitime que le gouvernement de ce pays consacre les deniers publics à subventionner des entreprises de ce genre. Par conséquent, bien qu'il y ait des entreprises qui méritent le concours de l'Etat, à mon avis, la plus grande partie des chemins de fer qu'il s'agit de subventionner ne devraient point recevoir d'aide. On ne devrait pas subventionner les chemins de fer dans la même mesure que par le passé. L'heure est arrivée où il faudrait construire nos chemins de fer sans le concours de l'Etat. Je tiens donc à protester contre l'adoption de ces résolutions. Mon avis sans doute ne prévaudra pas, car le gouvernement apparemment, a adopté ce système et l'a appliqué dans une large mesure. Il aurait pu se borner à l'appliquer aux chemins de fer qui méritent cette aide. Je suis ici l'interprète des sentiments de mes commettants. L'opinion publique est très prononcée, non seulement dans le comté que je représente, mais dans tout l'Ontario occidental. On dira peut-être que c'est là une opinion marquée au coin de l'égoïsme et que l'Ontario occidental ayant été sillonné en tous sens de voies ferrées, ne devrait pas se plaindre si on dote les autres parties du pays de voies ferrées.

Je ne prétends pas que toutes ces demandes soient dénuées de mérite ; mais à mon avis, le gouvernement devrait user d'une grande discrétion dans les promesses qu'il fait aux promoteurs de chemins de fer et il devrait en limiter de beaucoup le nombre. Le gouvernement, j'espère, se rangera à cet avis et tiendra compte des vœux de nos populations. En pareilles circonstances, le comité devrait rejeter un bon nombre des résolutions qui nous ont été soumises ce soir.

M. HENDERSON.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le député de Grey-sud (M. Richardson) a protesté d'une façon générale contre l'octroi de subventions aux chemins de fer dans les anciennes provinces, et il vise surtout, je suppose, les anciens établissements d'Ontario. J'ai sous les yeux une pétition signée par nombre d'électeurs du comté de Grey demandant la construction d'un chemin de fer dans ce comté. Le député de Halton (M. Henderson) proteste aussi contre l'octroi de subventions aux chemins de fer. Ces deux messieurs ont le grand honneur de représenter des comtés qui sont parfaitement desservis par des chemins de fer auxquels l'Etat a accordé son généreux concours. Je ne sache pas que ces messieurs aient jamais protesté contre la construction de chemins de fer projetés ou destinés à desservir leurs comtés en particulier ; mais aujourd'hui que leurs commettants ont obtenu tout ce dont ils ont besoin, voilà que leurs représentants prennent la parole et s'opposent à ce que les autres comtés reçoivent un traitement aussi favorable. Le député de Halton estime sans doute remplir son devoir en protestant d'une façon générale contre ces subventions. Me permettra-t-il de lui signaler un bien meilleur mode de formuler ses objections? S'il est sincère, ce dont je ne doute pas, qu'il prenne la parole en temps utile, avant l'adoption de ces subventions, et qu'il nous dise clairement par voie de motion quelles sont les subventions inscrites à cette liste auxquelles il s'oppose ; qu'il demande les avis de la Chambre, afin que les députés puissent se prononcer par votes affirmatifs et négatifs sur les résolutions en question. Nous saurons alors où nous en sommes. Parmi les subventions qui ont été adoptées, il en est à peine une seule qui n'ait reçu l'appui des députés de la gauche, et je ne doute pas que ces messieurs n'accordent le même généreux concours aux subventions qui restent. A moins qu'ils ne demandent l'épreuve du vote sur une résolution en particulier, ils ne sauraient se soustraire à la responsabilité en formulant une protestation de nature générale. Voilà l'attitude que doivent prendre le député de Halton et ses collègues, et j'attends avec impatience la décision quils prendront à cet égard.

M. HENDERSON : Je remercie sincèrement le directeur général des Postes de l'avis paternel qu'il vient de me donner ; je pourrais presque dire la leçon qu'il m'a faite. Cependant, après avoir siégé ici pendant quinze sessions, je doute fort que j'aie besoin des avis du ministre. J'ai une opinion toute formée sur la question. Je veux bien désigner les résolutions auxquelles je m'oppose et que la Chambre, à mon avis, doit rejeter ; je proposerai même une résolution, si le ministre veut l'appuyer. Voilà mon attitude.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voilà une attitude bien tranchée.

M. HENDERSON : Si le ministre veut appuyer ma résolution je me ferai un plaisir de voter avec lui. Cependant, je le crains fort, il faudra éliminer bon nombre de résolutions condamnant ces subventions, si je tiens à obtenir l'appui du ministre. Quant au mode de protestation, je ne sache pas qu'un député puisse mieux se prononcer qu'en faisant un discours. C'est un vieux dicton qu'un député, à force d'explications peut justifier un vote, mais qu'il ne peut donner le change sur un discours qu'il a prononcé.

Le directeur général des Postes se rangera à mon avis sur ce point, et regrettera peut-être quelques-uns des discours qu'il a prononcés dans cette Chambre, entre autres celui de samedi dernier, qu'il aura beaucoup plus de peine à se faire pardonner, que s'il avait émis un avis.

J'ai protesté de la façon la plus énergique possible contre ce système de subventions, bien qu'il soit possible que je n'aie pas le privilège d'émettre un vote en faveur d'une résolution condamnant ce système. Le ministre le sait, toutes les résolutions que je pourrais proposer ici, il les rejetterait de concert avec ses amis, et il est inutile de proposer des résolutions que la majorité de la Chambre, suivant toutes les probabilités, repousserait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour la première fois au cours de sa carrière parlementaire, l'honorable député manifeste le désir de se faire l'humble partisan du ministre des Postes. J'ignorais qu'il fût disposé à suivre, sur les questions d'intérêt public, l'avis des députés de la droite. Il consent à proposer une motion repoussant toutes ces subventions, si je veux l'appuyer. L'embarras, c'est que je ne partage pas son avis. J'approuve toutes ces subventions et je suis disposé à les appuyer de mon vote. Si l'honorable député est hostile à ces résolutions, qu'il propose une motion dans ce sens. Je n'ai que faire de l'appuyer. Qu'il s'adresse à ses amis et qu'il obtienne quatre hommes et un caporal qui lui prêteront leur appui. Il voudrait se présenter devant ses électeurs et leur dire qu'il a condamné et censuré ce système, mais il n'ose pas demander le vote. A quoi bon, s'écrie-t-il, proposer une motion que la majorité repousssera. L'honorable député est devenu bien modeste. Depuis sept mois les votes de la Chambre se succèdent, provoqués par les députés de la gauche, bien qu'ils fussent convaincus que leurs propositions seraient rejetées. A leurs yeux, c'est en allant aux avis et par voie de votes affirmatifs et négatifs qu'il faut procéder. Pourquoi l'honorable député modifie-t-il son avis et sa tactique ? Que ces messieurs de la gauche le sachent bien, ils portent la responsabilité de chacun de ces crédits, à moins qu'ils demandent à la Chambre d'aller aux avis. Que chacun d'eux se lève et se prononce pour ou contre ces résolutions. Ils ne sauraient s'autoriser d'une condamnation de nature générale, pour se soustraire à la responsabilité qui leur incombe. Ce n'est pas en formulant une vaine protestation qu'ils échapperont à la responsabilité envers leurs propres commettants. Qu'ils fassent donc acte de courage, en se prononçant ouvertement. L'honorable député chercherait en vain à excuser sa conduite aux yeux des électeurs de Halton en leur disant que s'il n'a pas présenté de motion, c'est que le ministre des Postes a refusé de l'appuyer. Les électeurs lui diraient : Est-ce que nous vous avons élu député au parlement pour faire le bon plaisir du ministre des Postes ? On lui dirait qu'il a reçu un mandat du peuple pour s'opposer à la politique du ministre des Postes. Cependant ce soir, voilà le prétexte dont il s'autorise pour se dérober à la responsabilité qui lui incombe comme à tout autre député de cette Chambre. Je le répète, à moins qu'il ne provoque le vote de la Chambre, il ne saurait se soustraire à la responsabilité qui lui incombe, relativement à ce crédit.

M. HENDERSON : Le ministre prétend que je veux me faire son partisan : c'est trop d'honneur à me faire. Au contraire, je tiens à devenir le chef du ministre des Postes et j'espère qu'avant la clôture du débat, je trouverai en lui un humble partisan.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis à vos ordres.

M. HENDERSON : Je le répète, j'ai protesté de la façon la plus énergique possible contre ces résolutions. Le ministre des Postes nous dit qu'en plusieurs circonstances nous nous sommes opposés aux mesures ministérielles, en proposant des résolutions. C'est là à mon avis une excellente procédure, puisqu'elle dispense les députés de prendre la parole et de protester contre la politique du gouvernement. J'ignore ce que pensent les députés de la gauche au sujet de ces subventions de chemins de fer. J'ignore s'ils ont adopté un système général et je ne saurais dire si les députés de la droite préconisent un système semblable. Peut-être les avis sont-ils partagés parmi les partisans du ministre des Postes. S'il tient à constater l'opinion de ses partisans, peut-être ceux-ci préfèreraient-ils que les députés de la

gauche ne proposent pas de résolution condamnant ces subventions de chemins de fer. Si nous proposions pareille résolution, quelques-uns de ses partisans seraient obligés d'émettre un avis qu'ils préfèreraient ne pas formuler en ce moment. Je me fais ici l'interprète de mes propres commettants. Nous connaissons nos sentiments mutuels, et dans la mesure de mes forces, tant de vive voix que par mon vote, je suis disposé à me prononcer carrément en faveur de l'opinion partagée par ceux que je représente.

M. BROCK : Comme je suis un des soldats du groupe auxquels a fait allusion le ministre des Postes, je suis disposé à formuler une protestation de nature générale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ecoutez !

M. BROCK : En protestant d'une façon générale contre ces résolutions, je m'appuie sur l'arrêté du conseil créant une commission chargée de faire enquête et de dresser un rapport sur la grande question de nos transports. Il importe de ne pas subventionner un seul chemin de fer tombant sous la juridiction de cette commission, avant qu'elle ait dressé son rapport. Quant aux chemins de fer qui ne relèvent pas de la juridiction de la commission, nous n'avons pas le droit de légiférer à leur égard. Nous avons mission ici de légiférer sur les questions d'utilité générale au Canada, et quant aux questions d'intérêt local, il faut laisser aux autorités provinciales le soin de les décider. Voilà que nous légiférons sur une foule de projets au sujet desquels le gouvernement lui-même ne sait absolument rien. On pose au gouvernement des questions relatives à la date de concession de certaines chartes, aux motifs et causes de ces concessions et aux concessionnaires eux-mêmes, et le ministre chargé de cette mesure n'en sait absolument rien. Le ministre des Postes, cela soit dit en toute déférence, n'est guère plus renseigné. En matière de chemin de fer, le gouvernement marche à tâtons ; il agit à l'aveugle. Il est possible que je me trompe, mais vraiment, à mon avis, le gouvernement ne sait absolument rien au sujet des projets qui nous sont soumis. Il y a un instant il était question de la construction d'un chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick et dont le tracé suit un côté de la rivière Saint-Jean. Voilà que tout à coup on découvre qu'à une légère distance de l'autre côté de la rivière, il existe un autre chemin de fer. Et les ministres ignorent la distance entre ces deux chemins de fer et ne savent rien sur le tracé de la nouvelle voie ferrée.

Ce que je reproche au gouvernement, c'est de légiférer sur ces questions, après avoir créé une commission dite des transports. On a beaucoup parlé de cette commission. Pourquoi le gouvernement ne lui soumettrait-il pas toutes ces questions ? A quoi sert-il de nommer ou de créer une commission composée d'hommes respectables, si on ne leur laisse rien à faire ? Au cours de la séance d'aujourd'hui, avant six heures, nous avons adopté des subventions de chemins de fer pour une somme de $6,000,000, et on nous demande encore de voter près de $7,000,000 dans le même but. Le gouvernement est tellement habitué aux grandes dépenses qu'une somme de $13,000,000 lui paraît une bagatelle. Toutefois le pays envisage autrement les choses. Quand le gouvernement nous propose d'accorder $3,200 par mille pour un chemin de fer d'une certaine étendue, il devrait dans son propre intérêt nous éclairer au sujet des motifs de pareilles concessions et sur l'urgence de la construction de ces chemins de fer ; sans cela, il nous est impossible de savoir si au lieu de subventionner un chemin de fer nous ne subventionnons pas un collège électoral. On le sait, la plupart des subventions votées ce matin sont des renouvellements de crédits, dont quelques-uns remontent à 8 ou 10 ans. En pareilles circonstances, prétendra-t-on que ce sont des chemins de fer qu'il s'agit de subventionner ? Comme l'a affirmé à bon droit le député de Halton (M. Henderson) ce sont des collèges électoraux et non pas des chemins de fer que nous subventionnons. Ces subventions remontent à plusieurs années. Les chemins de fer ainsi subventionnés de vieille date n'ont jamais été construits et cependant, on nous demande de renouveler ces subventions. Le ministre des Postes a essayé de terroriser les députés pour leur faire voter ces subventions. " Qu'on aille aux avis ", s'est-il écrié. Qu'est-ce à dire ? Il veut que les députés mettent le gouvernement en lieu de dire : Ces misérables députés de l'opposition censurent et veulent repousser un crédit de $3,200 par mille affecté à un chemin de fer qui doit desservir tel comté ; ils s'opposent à ce que ces derniers soient dépensés dans ce comté ; mais le gouvernement tient à ce qu'on dote ce comté d'un chemin de fer. Gloire au gouvernement ! Il est facile de donner la réplique au ministre quand on connait son genre d'argumentation.

Le gouvernement voit se dresser devant lui une autre difficulté dont il doit sentir toute la force, quelle est la cote des obligations du gouvernement sur le marché financier aujourd'hui? Est-ce que les gouvernements, même lorsqu'ils garantissent les obligations de chemins de fer, sont en mesure de prélever tous les fonds dont ils ont besoin ?

Lorsque les grandes compagnies de chemin de fer ont besoin de fonds, est-ce que, au lieu de payer 3 pour 100 elles ne sont pas obligées de s'adresser aux marchés de New-York et de Londres et de payer cinq et demi pour cent ? Voilà que nous allons dépenser 100 millions ou 150 millions pour la construction de ce chemin de fer transcontinental ; nous allons l'affermer à trois pour cent pour une période de 50 ans, tandis que, en toute probabilité, il nous faudra payer 5 ou 6 pour 100 pour l'argent consa-

cré à sa construction. Le gouvernement se trouve donc en présence d'une grave difficulté financière.

Aujourd'hui, nous sommes en train de voter $13,000,000 de subventions en faveur des chemins de fer. Nous n'avons pas payé ces compagnies en espèces sonnantes ; nous engageons le crédit du pays et elles s'adresseront aux marchés financiers pour obtenir les fonds voulus. C'est une bagatelle, dites-vous, que ces $13,000,000 ; mais vous garantissez plus de $13,000,000. Et il y a des millions en échéance auxquels il faut pourvoir. Comme le dit le député de Grey-sud (M. Richardson) il est temps de crier halte. L'opposition a pour mission de critiquer les actes du gouvernement, mais le gouvernement est tenu d'agir. Son attitude actuelle ne lui fait guère honneur, au point de vue de l'administration des affaires financières du pays. Il y a des dettes à payer, et cependant le gouvernement gonfle la dette publique dans le but de subventionner des collèges électoraux et de faire plaisir aux députés qui veulent briguer de nouveau les suffrages populaires. La situation est très grave, et à titre d'homme d'affaires, élevé dans un milieu étranger à la politique, je dois dire à la Chambre que j'envisage avec de graves appréhensions les dangers où le gouvernement précipite le pays. Je le sais, au moment où il est question de faire appel au corps électoral, ce n'est guère le moyen de se faire de la popularité et de se concilier les électeurs que de leur dire que nous nous sommes opposés à la dépense de deniers publics dans leurs comtés. Mais je l'affirme, c'est là un genre de politique tout à fait méprisable, et je m'étonne qu'un homme occupant une situation aussi élevée que le directeur général des Postes réponde sur ce ton aux députés de Grey-sud et d'Halton. Les observations que ces messieurs ont formulées ici répondent parfaitement aux vœux énergiquement exprimés depuis nombre d'années par toutes nos populations. La meilleure preuve de la sagesse de ces observations se trouve dans les crédits mêmes que nous avons votés. Voilà nombre d'années que ces subventions ont été votées, et cependant les promoteurs de ces chemins de fer se sont trouvés dans l'impuissance de verser les fonds voulus pour la construction de ces voies ferrées, en sus des subventions. Je le sais, du fond de la Colombie Anglaise, et de ces provinces que les politiciens libéraux appelaient jadis le rebut de la Confédération, il s'élève une clameur pour la dépense des deniers publics. Nous avons toujours été disposés à voter ces deniers, du moment qu'ils étaient employés dans l'intérêt public et consacrer au développement des différentes provinces, y compris celles qu'on appelle les rebuts de la Confédération. Quant à nous, députés de l'opposition, loin de déprécier une province quelconque, nous avons toujours témoigné de nos vives sympathies pour toutes les parties du pays ; et nous verrons d'un bon œil ce déploiement de la carte du pays, ce développement des régions septentrionales du Canada, si le gouvernement peut nous prouver que sa proposition est de nature pratique.

Pourquoi le gouvernement refuse-t-il de temporiser ? Pourquoi ne fait-il pas, au préalable, exécuter les expolorations et les études voulues et ne présente-t-il pas à la Chambre, non pas des montagnes de renseignements inutiles, mais un projet bien mûri ? Ce que nous voulons, ce sont les rapports d'ingénieurs compétents.

Par l'attitude que nous avons prise à l'égard de ces systèmes de transports, nous sommes devenus la fable du pays et un objet de pitié aux yeux des hommes de la finance, en lançant sur les marchés financiers du monde des projets peu mûris, au détriment d'entreprises plus utiles au pays. Il y a une certaine connexité entre tous ces projets. Quand nous nous adresserons aux financiers du Canada, ou à ceux de New-York, ou d'Angleterre et qu'ils nous demanderont : Qu'allez-vous faire de ces $80,000,000 ? Eh bien ! répondrons-nous, nous allons construire un chemin de fer de Moncton à Québec, et de Québec à Winnipeg, dont le tracé passera à deux ou trois cents milles au nord de la civilisation. C'est là une grosse entreprise, nous diront ces financiers ; à quelle source avez-vous puisé vos renseignements sur cette route ? Eh bien ! leur répondrons-nous, le premier ministre du Canada, un gentilhomme pour lequel nous professons le plus profond respect, affirme qu'il possède des montagnes de renseignements et il les a déposés sur le bureau. Ces renseignements se trouvent condensés dans une petite brochure parfaitement ridicule.

En pareilles circonstances, j'unis mes protestations à celles du député de Grey-sud (M. Richardson) et du député d'Halton (M. Henderson). Le directeur général des Postes dit : Je propose un crédit au bénéfice de Toronto-centre, et je vous défie de voter contre ce crédit, sous peine d'encourir la disgrâce de vos commettants. Eh bien ! M. le président, le directeur général des Postes se trompe d'adresse : Je voterai contre tout ce qui me semble répréhensible. Je puis faire erreur, je ne prétends pas à l'infaillibilité ; mais jamais je ne voudrais soumettre aux capitalistes de la Grande-Bretagne, du Canada et des Etats-Unis un projet comme celui proposé par le gouvernement, sans apporter à l'appui le moindre renseignement. Les membres du cabinet ignorent la nature du pays que doit traverser cette voie ferrée, et ils ne savent rien du tout sur la construction d'un chemin de fer avec des pentes de quatre dixièmes d'un pour cent par mille, et sans aucune courbe. Toutes ces pentes et courbes sont le produit de l'imagination de ces messieurs, qui tiennent à découvrir quelque chose qui les sauve du ridicule et du mépris du pays. Qu'ont-ils fait ? Depuis leur avènement

au pouvoir, ils n'ont fait autre chose que violer leurs promesses. Le directeur général des Postes le sait, le gouvernement manque de système et leurs partisans, au bout de sept années de règne, sont parfaitement dégoûtés de la conduite du cabinet. C'est bien à tort que le directeur général des Postes veut faire la leçon à un vieux parlementaire comme le député d'Halton, qui passe aux yeux du pays comme un homme sagace et prudent en affaires et qui se garderait bien de préconiser des projets insensés.

Tous ces renouvellements d'anciens crédits périmés et ces nouveaux crédits entraînent une dépense de plusieurs millions de dollars. Parmi tous ces crédits, je n'en vois pas un qui soit affecté au pont de Québec, une autre question importante, qui s'impose aux délibérations de la Chambre. Toute ces dépenses s'imposent graduellement ; on procède à nous administrer la médecine par petites doses homéopathiques, qui graduellement atteignent le degré des doses allopathiques, et si je ne me trompe, quand nous aurons voté toutes les grosses subventions, le pays finira par se révolter. Du reste, c'est le comité des chemins de fer qui est le grand coupable, à mon avis. Les deux partis sont également blâmables. Nous accordons des chartes à des individus auxquels nous ne voudrions pas prêter un seul dollar : nous accordons ces chartes à nombre d'individus, parce que quelque député sympathique, de la Colombie Anglaise ou d'ailleurs, prend la cause en mains et nous engage à accorder ces chartes. Tout cela est blâmable. A mon avis, c'est la commission des chemins de fer annoncée à sons de trompe par le ministre des Finances qui devrait se prononcer sur chacune de ces chartes, avant qu'elles soient soumises au comité des chemins de fer, afin de constater si elles sont d'utilité pubique au Canada. En outre, avant d'accorder ces chartes, il faudrait s'assurer si les financiers, promoteurs de ces entreprises sont en mesure de mener ces entreprises à bonne fin. Avant d'accorder une charte, il faudrait constater, au préalable, si ces chemins de fer ont reçu des subventions du parlement fédéral, des législatures provinciales et des municipalités. Ce sont là des questions d'une si haute gravité que je ne sens nullement le besoin de m'excuser auprès de la Chambre, si je prends le temps si précieux de la Chambre, même aux derniers moments de la session, pour les discuter. Voilà des questions qui s'imposent aux plus vives préoccupations du pays tout entier. On croit généralement que la politique n'a rien de commun avec les affaires. A mon avis, il faudrait appliquer à l'expédition des affaires publiques les principes d'honneur, de justice et d'équité, qui président à la transaction des affaires privées. Qu'y a-t-il de plus important que le sage et judicieux emploi des deniers publics, appliqués aux besoins du pays?

Dans des circonstances aussi graves, nous devrions user de la même prudence et de la même droiture que quand il s'agit de la conduite de nos propres affaires. Nous ne devrions pas nous laisser arrêter par les menaces du directeur général des Postes ou de tout autre membre de la Chambre, quand on vient de nous dire que si nous votons contre telle ou telle subvention de chemin de fer nous agissons à l'encontre des intérêts de nos propres électeurs. Je dis que nous devons nous élever au-dessus de ces mesquines considérations si nous voulons voir se réaliser les destinées nationales décrites si éloquemment par le premier ministre. Je désire me joindre à mes honorables amis de Grey-sud et de Halton, pour défendre le principe d'ordre général qu'ils ont provoqué. Soyons donc tous d'accord une bonne fois sur un principe général, et nous n'errerons jamais beaucoup sur les détails. Pourquoi le ministre des Postes vient-il nous dire que nous agissons à l'encontre des intérêt de nos électeurs, parce que nous voulons être justes et que nous osons exprimer nos opinions en cette Chambre ? Si je croyais un seul instant qu'on m'eût envoyé ici pour appuyer des subventions ou toute autre chose pour mes électeurs qui auraient à être payées par d'autres personnes, je donnerais immédiatement ma démission. Selon moi, rien n'est aussi vil que de chercher continuellement à avantager ses propres électeurs aux dépenses des autres. Je crois que c'est là ce qui se pratique très souvent. Nous avons voté, cette après-midi, des subventions pour environ 4,000 milles de chemin de fer. En outre, on nous a laissé entendre que nous aurions aussi à prendre des arrangements au sujet du pont de Québec. Cela ne nous a pas encore été soumis, mais je veux qu'il soit bien compris que je m'y oppose dès maintenant. Dans tous les cas, il importe que le pays sache réellement ce qui se passe, et qu'on ne fasse rien par des voies détournées. Il est possible, M. le président, que ce soit ici la dernière occasion que j'aie de me faire entendre. Je tiens dès maintenant à protester d'une manière générale contre la politique de ce gouvernement, contre le système suivi pour la construction des ponts et des chemins de fer, et contre la façon dont se distribuent les subventions aux ports et aux chemins de fer. Nous touchons à la fin de la session, et sans doute le gouvernement ne tardera pas maintenant à en appeler au peuple. C'est pourquoi je saisis cette dernière occasion d'exprimer mes opinions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député s'en prend à ce qu'il appelle notre système général de subventions. Ce n'est pas là la question qui est en ce moment soumise au comité. Il s'agit en ce moment de la discussion de diverses propositions distinctes pour accorder de l'aide à certains chemins de fer, dont quelques-uns ne sont pas encore construits. L'honorable député s'est joint à l'honorable député de Grey-sud et à l'honorable député de Halton pour protester contre ces subven-

tions. Puis-je demander à l'honorable député s'il comprend, dans ces protestations, toutes les subventions dont il est en ce moment question ?

M. BROCK : Je crois m'être parfaitement expliqué. Je crois que toutes les subventions qui sont soumises à la Chambre devraient d'abord venir devant la commission des transports qui a été instituée par le très honorable leader du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce comité se compose de beaucoup de membres. C'est là un comité de toute la Chambre, ayant préséance sur tous les autres comités pour s'occuper de propositions de ce genre. L'honorable député ne répond pas à la question de façon catégorique. Il sait qu'il a insisté lui-même, durant cette session, auprès du gouvernement, pour venir en aide à un certain chemin de fer. Il sait qu'il a reçu mandat de la ville de Toronto de ne rien négliger pour faire accorder une subvention au chemin de fer de la baie James et à d'autres chemins de fer auxquels s'intéresse la ville de Toronto. L'honorable député ne peut pas nier cela.

M. BROCK : Au contraire, je tiens à dire que je n'ai jamais reçu semblable mandat et que je n'ai jamais fait la demande en question. Je serai toujours en faveur d'accorder une subvention à un chemin de fer traversant un nouveau territoire, mais je ne demanderai jamais une subvention pour Toronto, ni pour assurer la construction d'aucun chemin de fer pénétrant en cette ville. La ville de Toronto a obtenu une charte pour construire un chemin de fer. Ses experts ont parcouru la région de la baie James, où l'on parle maintenant de construire un transcontinental, et ils ont constaté qu'il était impossible de construire un chemin de fer dans cette partie du pays. Je sais ce dont on nous menace, mais je n'en persiste pas moins à dire que je m'opposerais à ce qu'on accorde une subvention quelconque à tout chemin de fer qu'on projetterait de construire depuis Toronto jusqu'au Pacifique Canadien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable gentleman a déclaré en cette Chambre qu'il faisait partie d'une commission instituée par le conseil de ville de Toronto pour étudier le projet de construction d'un chemin de fer de Toronto à la baie James ou à la région environnante. Il a fait alors une bévue, parce qu'il a laissé entendre à cette Chambre que le rapport de la commission était défavorable au projet. Une délégation, composée du conseil de ville et de plusieurs citoyens influents de Toronto, vint à Ottawa, et exposa exactement la situation au gouvernement——

M. BROCK : Je——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je tiens à rapporter exactement ce qu'a dit l'honorable député, et il peut me corriger si je fais erreur. Cette délégation, qui se composait, je le répète, du maire et des premiers citoyens de Toronto, nous a alors dit que les faits n'étaient pas tels que l'honorable député croit devoir se les rappeler, mais que, quand la commission avait présenté son rapport au conseil de ville, celui-ci s'était tellement entiché du projet qui avait été soumis qu'il donna instruction d'obtenir un acte de constitution en corporation et de procéder à la construction du chemin de fer de la baie James. C'est là ce qui a été dit au gouvernement par le maire et le conseil de ville et les premiers citoyens de la ville de Toronto.

M. BROCK : Pourquoi ce chemin n'a-t-il pas été construit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a que six mois que cette délégation est venue nous trouver.

M. BROCK : Cela se passait-il y a trois ou quatre ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ne pouvons pas construire un chemin de fer en six semaines. On a fait valoir auprès du gouvernement qu'il conviendrait de subventionner un chemin de fer partant de Toronto dans une direction nord, et qui croiserait le Pacifique Canadien dans les environs de Sudbury. C'est là ce que les électeurs de l'honorable député ont représenté au gouvernement. Nous avons cru bon d'accéder à ces vœux, et je viens demander à l'honorable député s'il ne serait pas juste qu'il se joigne maintenant à nous plutôt que de s'opposer à cela.

M. BROCK : Je m'y oppose absolument.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous vous y opposez.

M. BROCK : Je m'oppose à ce qu'on construise un chemin de fer à la baie James.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle du projet en ce moment soumis au comité. Il ne s'agit pas de construire un chemin de fer qui pourrait s'appeler le chemin de fer de la baie James, mais de subventionner un chemin de fer allant de Toronto à Sudbury, et se prolongeant à quelques milles plus au nord. L'objet en vue est d'effectuer plus tard un raccordement avec le Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député s'oppose-t-il ou non à ce qu'on accorde une subvention au chemin de fer de la baie James, ou un autre chemin de fer qui partirait de Toronto ,soit pour croiser le Pacifique Canadien aux environs de Sudbury ou se prolongeant plus au nord pour se raccorder au Grand-Tronc-Pacifique ? L'honorable député serait-il assez bon de répondre à cette question ?

M. BROCK : Finissez ce que vous avez à dire, et je vous répondrai ensuite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Très bien. Naturellement, si l'ho-

norable député dit qu'il ne cherchera pas à se présenter de nouveau dans Toronto, et que l'opinion de la ville de Toronto lui est indifférente, ce qu'il peut avoir à nous communiquer importe ici fort peu.

M. BROCK : Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je viens demander s'il nous faut suivre l'avis de ces citoyens éminents de Toronto, qui prétendent s'être fait les interprètes des sentiments de la ville, ou bien si nous allons accepter l'avis de l'honorable député.

M. BROCK : Faites ce qu'il vous plaira. Vous avez le choix.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député nous a dit ce qu'il pensait du projet actuellement soumis au comité. Ce projet ne comporte rien de vague, et il n'est pas ici question d'abstractions. Il s'agit d'un projet bien défini, qui est de construire un chemin de fer de Toronto à Sudbury.

M. BROCK : Je n'ai pas ce projet devant moi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'aura qu'à se reporter à l'item n° 39.

M. HUGHES : Il sera temps de nous en occuper quand nous y arriverons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (lisant) :

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer à partir de Toronto, en passant du côté est du lac Simcoe, de Parry-Sound et de Sudbury ,vers la Baie de James, n'excédant pas 265 milles, au lieu des deux subventions octroyées en vertu du chapitre 8 de 1900, pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la baie James.

M. HUGHES : Je viens, M. le président, faire appel au règlement. L'honorable directeur général des Postes est à discuter un item particulier auquel nous ne sommes pas encore arrivés, et au sujet duquel le ministre des Finances ne nous a encore donné aucune explication. Quelle est votre décision à cet égard ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand le comité a commencé ses délibérations après dîner, j'ai informé la Chambre qu'il s'agissait de la prise en considération de nouveaux subsides, et que l'honorable député qui était entré cet après-midi dans une discussion générale était parfaitement libre d'en agir de la sorte. Je considère qu'il s'agit ici d'une discussion générale sur le principe d'accorder des subventions, et la discussion d'un item particulier des subventions, et la discussion d'un item particulier ne sert qu'à mieux mettre en évidence ce principe général.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, je me permettrai d'aller encore plus loin, et je dirai que la ville de Toronto a exprimé le désir que le gouvernement vint en aide au chemin de fer d'Irondale à Bancroft pour le prolongement de cette ligne à l'ouest. L'honorable député de Toronto-centre est-il en faveur d'accéder aux vœux exprimés ici par la ville de Toronto ? D'autres demandes du même genre ont aussi été présentées par la ville de Toronto, demandes qui sont dans les intérêts de cette ville. Je crois que la ville de Toronto est intéressée dans ce que l'on nomme le chemin de Pembroke, chemin de fer qui finira par se raccorder avec le réseau de Toronto. La ville de Toronto est aussi intéressée dans le chemin de fer de Bobcaygeon à Pontypool, ainsi que dans plusieurs autres qu'on projette de construire.

M. BROCK : Quelle est la nature de l'intérêt porté à ces chemins de fer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces chemins vont amener du trafic à la ville de Toronto.

M. BROCK : La ville n'y est pas intéressée financièrement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On est désireux de voir ces chemins construits, et il est facile de s'apercevoir qu'une grande partie des chemins de fer qu'on se propose de subventionner, probablement un dixième de tous ces chemins de fer, convergent ou conduisent vers Toronto. Cependant, nous voyons l'un des honorables représentants de Toronto venir ici protester d'une manière générale contre les subventions. N'avons-nous pas le droit de savoir quelle atitude il entend prendre au sujet des subventions mêmes que demande sa propre circonscription?

M. BROCK : Mon attitude ne saurait ici varier. Je m'oppose à toutes subventions à des chemins de fer qui ne traversent pas de nouveaux territoires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose qu'il se trouvera alors dans la même situation que d'autres députés dont les circonscriptions ont obtenu tout ce qu'elles désiraient, et qui depuis ont tourné à l'économie. Jusqu'à ce que Toronto ait aussi obtenu tout ce qu'elle désire, je suppose qu'il votera en faveur de ces subsides particuliers. Je dois lui dire que le gouvernement est en faveur d'accorder ces subsides, et si l'honorable député y est opposé, c'est son devoir, en toute équité, et pour ne pas mentir au courage qu'il prétend posséder, de venir nous dire sans ambages si oui ou non il est en faveur de ces subsides particuliers. Tant qu'il ne se sera pas ainsi prononcé, on ne peut pas dire qu'il aura pris aucun moyen bien effectif de s'affirmer. Il ne trouvera guère, non plus, parmi les siens, l'appui qu'il lui faut pour une semblable résolution. Par exemple, il se verrait ici re-

fuser le concours de l'honorable député de Victoria-nord. L'honorable député de Colchester s'abstiendrait aussi de lui donner son appui. En fait, nous pourrions épuiser la liste des députés sans en trouver un seul qui s'abstiendrait de voter en faveur d'une subvention accordée à sa propre circonscription. Il est possible qu'ils ne voteraient pas en faveur de subventions pour d'autres districts électoraux, mais le pays a le droit de savoir ce qu'ils pensent de chaque projet. Nous ne discutons pas ici des abstractions, mais bien plutôt la question de savoir si nous devons ou non faire une certaine chose. Il ne s'agit pas d'une discussion académique, mais bien plutôt de savoir si nous devons dépenser de l'argent pour certaines entreprises publiques. Chacune de ces propositions est bien distincte des autres, et l'honorable député peut parfaitement, sans manquer de logique, en soutenir quelques-unes et rejeter les autres. Mais, d'un autre côté, le pays a le droit de savoir quelles sont celles de ces propositions que l'honorable ministre accepte ou rejette. La ville de Toronto, en particulier, a le droit de lui demander si, en toute loyauté, il rejette ou appuie ce projet, et je viens à mon tour lui demander s'il est prêt à assumer la responsabilité, au nom de Toronto, de prier le gouvernement de biffer toutes les subventions dont cette ville nous a fait la demande.

M. BROCK : Je ne crois pas qu'on ait jamais prononcé un discours animé de sentiments aussi bas que ceux qu'on peut voir dans la harangue venant d'être prononcée par le ministre des Postes. Il me demande si je suis prêt à faire disparaître toutes les subventions auxquelles s'intéresse la ville de Toronto. Qu'est-ce que cela veut dire? La ville de Toronto est intéressée dans toutes les subventions accordées à nos chemins de fer, depuis le pôle nord jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Toronto est une ville cosmopolite, mais les habitants de Toronto ne sont pas disposés à conseiller au gouvernement ni à leur ville elle-même de voter des subventions, non seulement aux chemins de fer dans lesquels ils peuvent avoir de l'intérêt, mais à ceux auxquels seuls s'intéressent les tripoteurs politiques. L'honorable ministre des Postes ne joue certes pas ici un beau rôle en m'attaquant comme il vient de le faire. Il sait quelle est mon opinion au sujet des subventions, et il sait aussi que j'ai déjà déclaré catégoriquement à mes électeurs que je m'opposais à ce que des subventions fussent accordées dans les régions tant soit peu densément peuplées. Mais quand on accorde une concession dans la Colombie Britannique, Toronto doit payer sa part, et cette part ne laisse pas que d'être considérable. On me demande si je suis opposé aux subventions. Non, je ne m'oppose pas à ce qu'on construise des chemins de fer dans les parties peu peuplées du pays, et la ville de Toronto est prête à payer sa part.

Mais Toronto n'a jamais demandé, du moins officiellement, de construire un chemin de fer de Toronto au lac Simcoe. L'honorable directeur des Postes croit qu'il va pouvoir, d'une façon fort habile et politique, m'acculer dans une impasse. Il se trompe beaucoup, car le pays sait parfaitement à quelles mesquineries il peut se prêter quand il s'agit pour lui de chercher à acculer un adversaire politique dans une impasse. Je ne crais nullement de me laisser ainsi acculer. Je me suis présenté dans Toronto-centre, et j'ai remporté la victoire en dépit de toute l'influence que les deux gouvernements fédéral et provincial, ont pu mettre en jeu. Mon adversaire avait en poche sa nomination de juge, mais les électeurs ont fait passer de mon côté la majorité considérable qu'il avait jusqu'alors détenue. Les menaces de l'honorable directeur général des Postes ne me font ni chaud ni froid, et je ne demanderai pas mieux que de le rencontrer dans Toronto-centre quand il lui plaira d'y venir. J'aurai plaisir alors à répondre à tous les arguments qu'il pourra invoquer. Je ne me présenterai pas dans York, parce que je suppose que j'aurais alors à poser au cultivateur, mais je ne craindrais nullement de le rencontrer dans ce district, en dépit de toutes les influences, financières et autres qu'il pourrait faire agir contre moi. En essayant, comme il l'a fait cet après-midi, de m'acculer dans une impasse, il a commis une lourde bévue. Je n'ai varié en rien aux yeux de mes électeurs quand je viens dire que je m'oppose à ce qu'on accorde des subventions à des chemins de fer traversant nos régions les plus peuplées, mais que d'autre part j'appuierai toute proposition tendant à subventionner des chemins de fer destinés à ouvrir de nouveaux territoires.

M. SPROULE : Je ne crois pas que l'honorable directeur général des Postes se soit montré juste vis-à-vis de l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson). Il a mis au défi l'honorable député de Grey-sud d'opposer ses propres résolutions, parce qu'il y avait une demande ou pétition du comté de Grey pour une subvention à un chemin de fer qu'on croyait devoir être avantageux à ce district. L'honorable député de Grey-sud, comme c'était son droit, a trouvé à redire à certains côtés de la politique du gouvernement. Il s'est plaint qu'on eût attendu la fin de la session pour présenter ces résolutions. Nous avons soixante-dix-huit résolutions, bien qu'il n'y ait pas soixante dix-huit chemins de fer à subventionner, et l'honorable député avait parfaitement le droit de s'en prendre à la politique générale du gouvernement sans s'attaquer à aucune résolution en particulier. La prétention émise par l'honorable directeur des Postes c'est que l'honorable député de Grey-sud, ou l'honorable député de Halton, ou encore l'honorable député de Toronto-centre n'avait aucun droit de s'op-

poser à cela d'une manière générale, mais que le seul moyen de combattre la politique du gouvernement était de s'attaquer à chaque résolution en particulier. L'honorable directeur des Postes s'en est pris à l'honorable député de Grey-sud parce que celui-ci avait dit qu'il y avait une demande de son propre comté, et il lui a répondu en disant qu'il en était de lui comme de plusieurs autres députés, qui, une fois leurs propres districts bien gorgés de subventions, s'opposaient à ce qu'il en fût accordé ailleurs. Est-ce bien là le cas pour le comté de Grey qui est l'un des districts les plus considérables et les plus densement peuplés de la province, avec 78,000 habitants ? Peut-on prouver que ce comté ait été gorgé de faveurs ? N'est-il pas avéré, au contraire, que les seuls secours que ce comté ait jamais reçus du parlement ne s'appliquaient qu'à 28 milles de chemin de fer, à raison de $3,200 par mille ?

Le MINISTRE DES FINANCES: D'où le reste est-il venu ?

M. SPROULE : Des municipalités et du gouvernement provincial, mais surtout des municipalités. Le gouvernement fédéral n'a subventionné que deux courts tronçons de chemins de fer dans ce comté : l'un de 13½ milles, allant de Owen-Sound à Hepworth, et l'autre, de 14 à 15 milles, allant de la frontière du comté de Simcoe à Meaford. Bien que le comté de Grey soit considérable, il n'est traversé que par un seul chemin de fer, et deux autres ne font qu'y toucher. On ne peut donc pas dire que les chemins de fer y abondent, et les habitants de ce comté ne demanderaient rien de déraisonnable en nous priant de leur accorder quelques autres secours. L'honorable gentleman a cru devoir se formaliser de l'attitude prise par l'honorable député de Grey-sud. Cet honorable gentleman représente un district agricole, et je dois faire observer que c'était son devoir de se faire l'interprète des sentiments de ses électeurs à ce sujet. Ses électeurs sont des cultivateurs. On n'a qu'à se reporter au "Farmers Sun" de l'année dernière, journal qui est l'organe des cultivateurs de ce pays, pour constater qu'il s'est catégoriquement opposé à ce que le gouvernement subventionnât des chemins de fer. Il est vrai que le comté de Grey a demandé une subvention de chemin de fer—c'est l'item même qui vient après celui-ci—et je puis dire, bien que le peuple de ce pays s'oppose d'une façon générale à ces sortes de subventions, qu'il y a certaines localités, manquant de chemins de fer, qui recevraient avec plaisir des secours du gouvernement pour les aider à construire ces chemins. Et il est tout naturel que le comté de Grey cherche en cette occasion à avoir sa part. Je puis dire que j'ai laissé entendre au gouvernement que j'étais en faveur de voir accorder une subvention à ce chemin de fer. Je l'ai fait, parce que je connais les conditions et circonstances, et parce que je crois que le comté de Grey n'a pas reçu jusqu'ici la part à laquelle il a droit, et cela d'autant plus que nous subventionnons des chemins de fer par tout le pays. Si j'avais aujourd'hui à me faire l'interprète des sentiments d'Ontario, je m'opposerais entièrement à ces subventions, mais je n'ai jamais été aussi loin. Je crois qu'il nous faut établir des distinctions.

Je crois qu'il y a certaines localités que l'on serait justifiable de subventionner. Mais il arrive souvent qu'on accorde des subventions à des localités qui ont déjà reçu plus que leur part. J'ai toujours prétendu que les nouvelles régions du pays, non encore pourvues de chemin de fer, pouvaient en toute justice recevoir des secours du gouvernement pour les aider à construire ces chemins. C'est là la sorte de distinction que je me suis toujours efforcé d'établir. L'honorable directeur général des Postes a déclaré que chaque membre de l'opposition, qui ne s'oppose pas par une résolution et un vote à tout item quelconque contre lequel il a des objections, consent tacitement à laisser passer cet item. Cela n'est pas le cas. Peut-on s'attendre à ce que l'opposition s'élève contre chaque item du budget, et demande qu'on aille aux voix pour chacun de ces item ? Dans ce cas-là, nous n'aurions pas trop, chaque année, d'une session de douze mois. Ce n'est pas là le devoir de l'opposition. Son devoir est de résumer sa politique sous forme, si vous voulez, d'une résolution abstraite, et de demander un vote pour cela. La politique de l'opposition se trouve alors mise en évidence de façon tout aussi énergique que si un vote eût été pris sur chaque item contre lequel on élève des objections.

M. CLANCY : Je ne puis pas laisser passer cette occasion sans attirer l'attention de notre valeureux directeur général des Postes sur certaines attitudes qu'il a cru devoir prendre dans le passé. L'honorable ministre s'est déjà montré, en cette Chambre, et en plusieurs circonstances, d'un avis absolument contraire. Il ne craint pas aujourd'hui de sommer l'honorable député de Toronto-centre de nous faire connaître le nombre exact de milles de chemins de fer qu'il ne veut pas voir construire. Il y a eu un temps où l'honorable ministre et son chef craignaient sérieusement que l'argent voté en subventions de chemins de fer finissait par être versé dans les fonds électoraux. Je viens demander à l'honorable ministre s'il serait prêt à voter en faveur d'une résolution qui a été présentée en cette Chambre, en 1894, résolution portant sur un grand nombre de subventions de chemins de fer ? A-t-il jamais protesté contre une subvention de chemins de fer ? L'honorable ministre, je le sais fort bien, va faire ici la sourde oreille. L'honorable ministre prétendrait-il, en cette occurence, vouloir dicter à la gauche une ligne de conduite

qu'il n'a jamais voulu suivre alors qu'il faisait lui-même partie de l'opposition ? L'honorable ministre croit-il que ce soit là une pratique bien loyale ? Il n'y a rien d'aussi ridicule que de voir un membre de cette Chambre prétendre vouloir dicter à ses adversaires politiques une ligne de conduite qu'il se donnerait bien garde de suivre lui-même. C'est là, cependant, ce que fait le directeur général des Postes. Je vais parler maintenant des frayeurs jadis exprimées par l'honorable ministre au sujet du pillage des fonds publics par ceux qui recevaient dans le passé des subventions de chemins de fer. Et s'il n'est pas devenu depuis plus honnête, et s'il n'a pas non plus plus de confiance en l'honnêteté de son prochain. J'aurais son appui ce soir, si je proposais la même résolution. Voici la résolution proposée en cette Chambre par le premier ministre lui-même, et qui a été alors appuyée énergiquement par le directeur général des Postes avec toute l'habileté dont il témoigne quand il est dans son tort, bien que je présume qu'il avait en cette occasion parfaitement raison :

M. Laurier propose que ces résolutions ne soient pas lues une seconde fois, mais qu'elles soient renvoyées au comité, afin de les amender comme suit :

Que dans les quatre jours qui suivront l'ouverture de chaque session, le ministre des Chemins de fer déposera sur le bureau de la Chambre copie de toutes conventions intervenues entre les compagnies et le gouvernement, avec un relevé de tous paiements versés par le gouvernement, jusqu'à date, au sujet de subventions gagnées par chacune desdites compagnies, et les arrêtés du Conseil autorisant ces paiements.

Que dans le mois qui suivra le paiement de toute partie de subventions à aucune compagnie quelconque, le président et le gérant de ladite compagnie fourniront à l'auditeur général un relevé sous serment démontrant que la totalité des subventions ainsi payées à la compagnie a été appliquée de la manière indiquée dans les présentes, et qu'un semblable relevé sera fourni par chaque entrepreneur de la compagnie qui doit recevoir ou qui a reçu le paiement à même ces subventions ou leurs produits ; et que, dans les quatre jours qui suivront l'ouverture de chaque session, l'auditeur général soumettra tous ces relevés à la Chambre.

Que tous les documents ainsi déposés sur le bureau de la Chambre seront soumis au comité des comptes publics qui en fera l'examen de la même manière que pour les comptes publics.

Que chaque officier et directeur desdites compagnies, et chaque personne ayant un contrat avec aucune des compagnies pour l'exécution de travaux ou choses quelconques, ou la fourniture d'aucuns articles, effets ou matériaux, et ayant ou s'attendant à présenter quelque réclamation ou demande contre la compagnie à raison de tel contrat, qui, directement ou indirectement, par lui-même ou par quelque personne de sa part, souscrit, fournit ou donne, ou promet de souscrire, fournir ou donner quelque argent ou autre valeur dans le but de favoriser l'élection d'aucun candidat à une législation ou au parlement, ou avec l'intention d'influencer ou affecter en quelque manière le résultat d'une élection provinciale ou fédérale—se rendra coupable d'un délit et sera passible d'une amende de cent dollars au moins et de mille dollars au plus ; à moins que la valeur du montant ou de la chose payée, offerte, donnée, prêtée, promise, reçue, souscrite, suivant le cas, ne dépasse la somme en dernier lieu mentionnée, et alors l'amende pourra être portée à un chiffre n'excédant pas cette valeur—et aussi à un terme d'emprisonnement ne dépassant pas une année et de pas moins d'un mois, et à défaut du paiement de cette amende, à l'emprisonnement pour un autre terme ne dépassant pas six mois.

Mon honorable ami le directeur général des Postes prononça alors un discours très énergique en faveur de ces résolutions, et je viens maintenant lui demander s'il serait toujours du même avis. L'honorable ministre ne me répond pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je répondrai quand l'honorable député aura repris son siège.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'oserait plus, maintenant, se gausser de nous, comme il l'a fait en cette occasion. Il soutenait alors, et il voulait faire croire à tous ses amis que l'argent voté à cette époque en subvention de chemin de fer était détourné en partie des fins auxquelles on le destinait, et qu'une bonne part tombait entre les mains d'individus qui s'en servaient pour faire de la cabale électorale. Va-t-il nous dire que le danger est moindre maintenant qu'il n'était alors? Si ce danger existe toujours, je serais curieux de savoir s'il serait prêt à donner son appui à une résolution du même genre qui serait présentée par la gauche de cette Chambre?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas saisi tout ce que nous a lu l'honorable député. J'ai prêté l'oreille le mieux que j'ai pu, mais je n'ai pas tout entendu. L'honorable député m'a demandé si j'approuve le principe même qui est ici en jeu, c'est-à-dire qu'on doit empêcher les compagnies ou les directeurs de se servir de leurs subventions pour des fins électorales. C'est là le point que l'honorable député cherche à faire ressortir.

M. CLANCY : Il s'agit de toute la résolution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas saisi, je le répète, tout ce que l'honorable député nous a lu. Il m'a demandé si je serais toujours disposé à voter en faveur d'une résolution semblable. Ma réponse est que, depuis lors, nous avons voté une loi qui s'applique précisément à ce cas, en rendant passibles d'une peine les directeurs qui contribuent aux fonds électoraux.

M. CLANCY : Il y a encore autre chose. L'honorable ministre a l'oreille très fine, quand il le veut. D'ailleurs, il doit pouvoir se rappeler en faveur de quelle résolution il a alors voté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela m'est arrivé si souvent.

M. CLANCY : L'honorable ministre a voté, dans le temps, en faveur de tant de résolutions absurdes qu'il essaie maintenant de ne plus s'en rappeler. Cette résolution demandait, entre autres choses, que les comptes fussent vérifiés par le comité des comptes publics, et cela sans en excepter un seul cas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qu'en pensait alors le gouvernement de ce temps-là?

M. CLANCY : Il était d'avis que la résolution en question était absurde.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Assurément, alors, mon honorable ami ne peut pas exiger que je vienne aujourd'hui demander une chose absurde.

M. CLANCY : Je viens lui demander de se rétracter ou de retomber dans la même absurdité. Je ne dis pas que la résolution aurait dû être présentée ; je ne fais que montrer le rôle que l'honorable ministre a joué. Si ma mémoire ne me fait pas ici défaut, une résolution a été passée, à la convention libérale tenue en cette ville en 1893, pour demander qu'on cessât d'accorder des subventions aux chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On n'a jamais passé une semblable résolution.

M. CLANCY : Je puis me tromper, mais je crois que, dans tous les cas, des discours ont été prononcés en ce sens. D'ailleurs, chacun sait que ces honorables gentlemen ne se croient jamais liés par des résolutions. La résolution même, dont je viens de donner lecture, ne les lie en aucune façon, et si je l'ai lue c'était seulement afin de montrer le rôle absurde que l'honorable ministre avait joué dans le passé. On a alors fait remarquer qu'il serait très dangereux de mêler les choses de chemins de fer avec le Code criminel, et le ministre de la Justice de ce temps-là fit voir que cette résolution était une pure absurdité.

Pour en revenir aux résolutions générales qui nous sont en ce moment soumises, je dois dire que nous en sommes maintenant arrivés à une époque de notre histoire où il importe que nous prenions en considération si nous devons continuer ou non d'accorder des subventions à nos chemins de fer, de quelque importance que soient ces chemins de fer, et quelles que soient les conditions où nous nous trouvions. Il n'est personne qui ne puisse nier que les conditions actuelles sont bien différentes de celles d'il y a vingt ans, et par conséquent ce qui alors pouvait sembler sage passerait aujourd'hui pour imprudent. Je ne suis pas prêt à dire qu'on a eu raison d'aider tous nos chemins de fer, sans établir entre eux aucune distinction. Il a dû se présenter des cas où, dans un pays neuf comme le nôtre, il pouvait convenir de subventionner certains chemins de fer ; mais cela n'infirme en rien le principe que je cherche à faire prévaloir. Les subventions ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels, et il faut bien prendre garde de ne pas nous engager dans une ligne de conduite qui, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Halton, ne pourrait avoir qu'un seul résultat, qui serait que pas un seul mille de chemin de fer ne serait à l'avenir construit sans subvention.

Selon moi, ce serait là aller trop loin. Je crois que nous en sommes arrivés à un temps où il nous faut crier : halte! et où il importe que nous n'accordions plus de subventions que dans des cas exceptionnels. Je n'ai aucun doute que quelques subventions demandées dans ces résolutions ne peuvent être consacrées qu'à un excellent objet, car elles aideront à la construction de chemins de colonisation. Mais, d'un autre côté, je suis tout sûr que d'autre ne sont nullement justifiables. Quand l'honorable député nous demande de désigner explicitement le chemin de fer auquel nous trouvons à redire, il nous pose là une règle qu'il se garderait bien de suivre lui-même ; et s'il y a quelqu'un qui manque ici de courage c'est bien celui qui cherche à imposer à d'autres une règle dont il n'aurait pas lui-même, le cas échéant, aucun souci.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas sans étonnement que j'ai entendu l'honorable ministre des Finances répondre au contre-interrogatoire que lui a fait subir l'honorable député de Toronto-centre. Je remarque que tout cela s'est passé en l'absence de l'honorable ministre du Commerce. Ceux qui se rappellent encore le passé des autres chefs libéraux, et qui se souviennent aussi de leurs principes, partageront ici mon étonnement. Si le ministre des Postes posait les mêmes questions au ministre du Commerce, ou qu'il fît subir un même interrogatoire à l'honorable Edward Blake, la réponse ne manquerait pas, j'en suis sûr, d'offrir un grand intérêt pour tout le comité. S'il venait demander à M. Blake ce qu'il a déjà pensé de cette politique de subventions à des chemins de fer purement régionaux, cet honorable monsieur lui répondrait—si toutefois il n'a pas entièrement renié ses principes d'autrefois—que ces subventions étaient absolument inconstitutionnelles, et qu'il était contraire à l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de dépenser un seul dollar des fonds fédéraux pour des chemins de fer régionaux. Et les honorables gentlemen qui suivaient alors M. Blake partagèrent entièrement son avis. On peut voir dans les journaux de cette Chambre qu'ils acceptaient le principe exposé sous forme d'une résolution faisant partie du programme des libéraux. M. Blake doit être toujours du même avis. L'honorable ministre du Commerce n'a jamais rétracté—si ce n'est que son silence doit être considéré comme une rétractation—ce qu'il nous a dit alors au sujet de cette politique. Quand des

crédits furent demandés par le gouvernement de cette époque pour des subventions de chemin de fer, il ne s'est pas fait faute alors de déclarer que toutes ces subventions étaient autant de trompe-l'œil qui n'avaient pour objet que de grossir les fonds électoraux. Et il ne faut pas oublier que ses subventions étaient bien moins considérables que celles qu'on nous demande aujourd'hui. Tout cela eût rendu encore plus intéressant l'interrogatoire du directeur général des Postes. Peut-être aussi, avant que ces résolutions soient adoptées, pourrons-nous procéder ainsi que l'a fait le directeur général des Postes et avoir le privilège d'interroger le ministre du Commerce pour savoir s'il est toujours du même avis. Il y a une autre raison qui rendrait cet interrogatoire encore plus intéressant. Je crois qu'un bon nombre de représentants de la gauche de cette Chambre sont toujours en faveur du principe alors affirmé par le parti conservateur, et contre lequel s'est si énergiquement opposé le parti libéral. Plusieurs de ces subventions sont pour des chemins de fer situés dans des districts déjà pourvus de voies ferrées, et elles se trouvent ainsi ne pas appartenir à la même catégorie que celles qui ont été proposées quand le principe en question eut été introduit. Il est certes intéressant de voir ces honorables gentlemen faire preuve aujourd'hui d'une telle générosité, après tant d'années écoulées. Je crois qu'il y a beaucoup à dire au sujet de la mise à exécution de ce programme dans certaines parties de la province d'Ontario. Mais je suis sûr que dans les provinces bordant l'Atlantique et le Pacifique, on trouvera plutôt que le gouvernement ne s'est pas montré suffisamment généreux. Je ne crois pas que les gens de ces provinces s'opposeraient à ce principe, pour peu qu'il soit appliqué convenablement. La politique suivie par les deux partis offre cette différence que ce sont les régions les plus peuplées du pays qui me paraissent recevoir aujourd'hui toutes les faveurs du gouvernement, au détriment des régions les plus éloignées.

M. BELL : On me permettra de faire remarquer que la discussion qui s'est élevée au sujet des subventions aux voies ferrées est parfaitement justifiable. Je partage entièrement l'avis exprimé par mon honorable collègue (sir Charles Hibbert Tupper) qu'il semble y avoir une demande pour un système quelconque de subventions de chemins de fer dans quelques-unes des régions les moins développées du pays. Personne ne met en doute que nous avons besoin de chemins de fer, et il est certain aussi que plusieurs parties du pays n'ont pas les voies ferrées qu'elles devraient avoir.

Personne ne met non plus en doute qu'un bon nombre de localités, jusqu'ici dépourvues de chemins de fer, sont appelées à un grand développement. Mais, ces réserves faites, je crois qu'on doit trouver à redire à la façon dont ces subventions sont votées. Par exemple, on nous demande ce soir de voter des subventions représentant un montant dont l'importance ne me paraît pas avoir été saisie par cette Chambre. En établissant nos calculs sur la base de $3,200 par mille, et en allouant 5 pour 100 de plus pour les chemins coûtant plus de $15,000 par mille, nous en arrivons, pour les 3,928 milles de chemin de fer qu'on nous demande de subventionner, au total suffisamment imposant de $13,198,080.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les sommes à voter de nouveau sont-elles comprises là-dedans ?

M. BELL : Tout est compris. Voilà ce qu'on nous demande de voter d'un seul coup. Cette somme représente plus d'un tiers du montant que mon honorable ami le ministre des Douanes considérait, il n'y a pas bien des années de cela, comme étant trop considérable pour payer tous les services publics du Canada. Le temps n'est pas très éloigné où l'honorable gentleman considérait que 38 millions de dollars constituaient un budget absolument extravagant ; et voici que, ce soir, lui-même et plusieurs autres honorables gentlemen qui l'avaient alors approuvé, et dont quelques-uns font maintenant partie du gouvernement, témoignent d'un véritable plaisir, comme on peut le constater par leurs éclats de rire, à voter plus d'un tiers de ce même montant seulement pour aider à construire des chemins de fer, sans compter que ces subventions leur étaient tout particulièrement odieuses quand ils étaient dans l'opposition. Je ne veux pas dire qu'ils avaient alors raison de s'élever contre ces subventions, car ils paraissent en être arrivés à la conclusion qu'ils ont dû se tromper. Ils s'emploient maintenant avec beaucoup d'assiduité à adorer tout ce qu'ils ont brûlé jadis. Ils nous ont suffisamment démontré, depuis qu'ils sont au pouvoir, que leurs idées sont maintenant changées du tout au tout. Mais on ne peut guère prétendre que la sagesse absolue soit l'apanage d'un gouvernement ou d'une opposition quelconque. Tout ce qu'on peut demander c'est que le gouvernement fasse tout son possible pour gérer honnêtement les affaires du pays, et que l'opposition, de son côté, ne se relâche jamais de la surveillance qu'elle doit exercer. Par conséquent, je ne vois pas qu'il serve à grand'chose de faire remarquer que certains honorables gentlemen de la droite ne partagent plus aujourd'hui les opinions qu'ils avaient jadis. Mais il n'empêche que quand il s'agit de voter plus de 13 millions de dollars en subventions pour des chemins de fer, le gouvernement aurait dû alors saisir cette occasion pour considérer si c'était là s'y prendre de la bonne façon pour aider à construire les chemins de fer dont le pays a encore besoin.

Ce me paraît être une question très grave pour le pays. Il me semble douteux que le

gouvernement ait bien considéré si, en suivant l'exemple de ses prédécesseurs au pouvoir, il ne fait pas après tout que continuer une méthode qui pourrait être remplacée par une autre plus avantageuse. Selon moi, l'objet qu'on doit se proposer en subventionnant des chemins de fer, c'est la construction économique de chemins de fer dans les parties du pays où on en a besoin, et le point qu'on doit avoir en vue c'est si on chemins de fer à tort et à travers, en régard de ses dépenses. Secondement, il faut considérer si les localités où ces dépenses sont faites en retireront autant d'avantages que si un autre système était suivi. Eh bien, c'était aujourd'hui le temps ou jamais de donner à tout cela le plus d'attention que nous pouvions y mettre, et je crois qu'il est regrettable d'avoir à penser que le gouvernement n'a pas jugé qu'il convenait d'en agir de la sorte. Je suis d'avis que le gouvernement, au lieu de subventionner des chemins de fer à tort et à travers, en réponse aux demandes qui lui en étaient faites soit par des corporations intéressées, ou même par des partisans influents, aurait dû suivre une tout autre mesure, qui était de s'enquérir avec soin de chacune de ces propositions, et de ne donner exécution qu'à celle qui lui auraient pu être sérieuses et dignes de confiance.

Je tiens aussi à dire que ce serait pour le plus grand avantage du pays, si au lieu d'aider ces chemins de fer privilégiés par des subventions d'argent, le gouvernement accordait ses secours sous forme de garantie d'une certaine partie des obligations des corporations qui sollicitent ces secours. Ce système a été mis en pratique, cette année, jusqu'à un certain point pour les subventions considérables promises au réseau Mackenzie et Mann dans l'ouest, ainsi qu'au Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement, au lieu de donner de l'argent, a donné une garantie. Selon moi, la chose qu'il nous faut surtout ici ne pas perdre de vue, c'est de savoir quelles seront les nouvelles charges qui vont être assumées par le pays pour donner suite à ces propositions. Si l'on peut prouver, ou s'il paraît établi aux yeux du gouvernement que les capitaux nécessaires pour la construction de ces chemins de fer seraient diminués par une garantie du gouvernement, comparativement au système de subventions en argent, alors je crois qu'il serait préférable pour le pays, et préférable pour les localités où passeront ces chemins de fer, qu'on en revienne au premier principe. Le grand point qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est d'abaisser le plus possible le coût de ces grands travaux publics, et de la sorte les charges imposées sur les localités qui profitent de ces travaux, et auxquelles il faut faire face à l'aide des péages perçus sur ces chemins, se trouveraient réduites au minimum. Il en résulterait que nous jouirions au plus bas prix de tous les avantages de la construction des chemins de fer. L'occasion était en ce moment excellente de voir à tout cela, parce que nous allons ici encourir des dépenses considérables, et parce que nous sommes appelés à subventionner près de 80 lignes de chemin de fer par tout le Canada. Le gouvernement ne pouvait certes trouver une meilleure occasion d'étudier la question à fond, et d'opter pour le système qui lui aurait pu ensuite offrir le plus de satisfaction. Mais je regrette de dire qu'il ne me semble pas que rien de tout cela n'ai été fait, et qu'on a ainsi perdu une précieuse occasion de s'enquérir de ce qu'il en était.

Ce n'est pas tout. Ce crédit, qui représente une somme de plus de 13 millions, nous est présenté à la fin de la session, c'est-à-dire dans un moment où nous ne pouvons pas donner à la chose toute la considération nécessaire. On aurait dû présenter ces résolutions bien plus tôt. Il n'y a pas de question plus importante, pour ce pays, que celle de la construction de chemins de fer. Nous savons qu'il va nous falloir construire, d'ici à quelques années, bien des milles de chemin de fer, par tout le Canada. Nous savons qu'il nous faut construire ces chemins de fer ; et, par conséquent, il est très important que nous adoptions en cette occurrence la meilleur ligne de conduite qu'il nous sera possible de trouver. Il est inutile de songer, au moment où nous en sommes, à consacrer une ou deux semaines à la discussion de cette question ; et pourtant c'est là le minimum de temps qui nous serait nécessaire pour épuiser ce sujet à fond et nous mettre à même d'en arriver à une décision finale.

Cela est impossible à cette phase de la session et c'est pourquoi je regrette que ces résolutions aient été soumises si tard.

Ceci me remet en mémoire ce qui est probablement la plus forte objection qu'on puisse avoir contre des résolutions de cette nature. Le discours prononcé ce soir par le directeur général des Postes est regrettable à plus d'un point de vue. Il a cherché à se faire un argument d'une supposition qui ne fait guère honneur au parlement. Il a laissé entendre qu'en votant sur ces résolutions, les membres de cette Chambre n'agissaient pas librement mais se laissaient guider par la crainte de leurs électeurs, chaque fois que ces derniers étaient intéressés dans la question.

Cela est bien possible. Pour être franc, j'avoue qu'il y a dans ces demandes de subventions des crédits qui intéressent mes commettants et que j'appuierais de mon vote, si c'était nécessaire. Je considère que sur ces questions j'ai reçu un mandat de mes électeurs. Tous mes collègues dans cette Chambre doivent éprouver le même sentiment quand il s'agit d'un crédit qui intéresse directement leurs électeurs. Mais je ne vois pas qu'il y ait lieu, pour le gouvernement, de se vanter, si, pour faire adopter ses propositions, il compte sur ce que la presque totalité de la députation est intéressée dans un ou plusieurs de ces crédits.

M. BELL.

En soumettant ainsi, d'un seul coup, 70 ou 80 résolutions, le gouvernement exploite l'intérêt individuel des députés, en se disant que nous devrons forcément adopter le tout, pour assurer l'adoption de celles qui nous intéressent.

Le gouvernement n'a rien à gagner à faire ressortir ce côté de la question et, de plus, le procédé est injuste. Il n'est pas non plus dans l'intérêt du peuple que ses représentants soient privés de leur liberté d'action parce que leurs commettants sont intéressés dans une ou plusieurs de ces résolutions. Si ces résolutions ne méritent pas d'être approuvées par le libre jugement des députés, le gouvernement ne devrait pas les soumettre. Du moins, on ne devrait pas les soumettre en bloc et les faire adopter parce que les députés, individuellement ne peuvent pas les combattre toutes, et se trouvent forcés de les accepter toutes.

En règle générale, cet argent est demandé et obtenu pour des fins recommandables et utiles, mais il n'en est pas moins vrai que la manière dont ces subventions sont distribuées permet aux compagnies intéressées d'exercer une certaine influence politique en faveur du gouvernement. Ce soir, par exemple, on nous soumet environ 80 résolutions de chemin de fer, et durant la session précédente, nous n'en avons pas eu une seule.

Personne ne viendra prétendre que l'an dernier pas un seul de ces chemins de fer n'était nécessaire, et qu'ils sont tous indispensables cette année. Il est évident que le mode de subvention adopté permet au gouvernement de répandre ses largesses sur les grandes compagnies et les électeurs au moment où elles doivent lui être le plus profitables. Cela lui permet d'exercer une énorme pression sur les élections. Ce moyen peut être à l'avantage du gouvernement, mais il n'est certainement pas à l'avantage du pays.

On me répondra peut-être que si tout le pays était hostile à cette manière de procéder, il le ferait savoir, et que tant qu'il n'y aura pas parmi les électeurs un groupe assez nombreux pour condamner la pression politique exercée par le gouvernement au moyen de ces subventions, les choses continueront à se passer ainsi. Ce raisonnement ne rend pas la chose meilleure.

Si cette manière de faire voter des subventions aux chemins de fer doit avoir les résultats que je viens d'indiquer, on admettra avec moi que c'est une coutume condamnable. En règle générale nous devons encourager le développement de nos résaux de chemin de fer, et pour ma part, je suis prêt à donner mon appui au gouvernement du jour, dans cette voie. Dans beaucoup d'endroits, même dans les anciennes provinces, nous devons hâter la construction de voies ferrées, pour y attirer la population et y développer les richesses naturelles du pays; mais il est regrettable de voir les gouvernements successifs accorder des subventions considérables à des entreprises que les membres de ces mêmes gouvernements ont toujours combattues, quand ils n'étaient pas au pouvoir. Si des dépenses qu'on considère illégitimes dans l'opposition deviennent légitimes parce qu'on est au pouvoir, je dis que le système de gouvernement qui permet cela n'est pas celui qu'il nous faut.

J'aurais préféré voir le gouvernement nous soumettre ces résolutions plus de bonne heure et avec plus de renseignements afin de nous donner le temps de les étudier et aussi pour dissiper cette impression que ces subventions sont accordées pour permettre au gouvernement d'exercer une pression sur les électeurs..

Il me semble qu'il serait facile de trouver un moyen d'encourager la construction des chemins de fer plus efficacement et plus économiquement, tout en faisant disparaître les côtés peu recommandables du système actuel. Nous ne voulons pas voir toutes les oppositions répéter que tous les gouvernements ne cherchent que leur propre intérêt en accordant ces subventions. Nous devons avoir un idéeal de gouvernement plus élevé.

Tout en constatant avec plaisir que le gouvernement ne se désintéresse pas de l'importante question de la construction des chemins de fer, je répète qu'il est regrettable que ces résolutions ne nous aient pas été soumises à une date à laquelle nous aurions pu les étudier pour voir s'il ne serait pas possible de découvrir un meilleur moyen d'utiliser cet argent.

Le MINISTRE DES DOUANES: La Chambre siège actuellement en comité et rien ne s'oppose à ce que chacune de ces résolutions soit discutée selon ses propres mérites et il n'y a pas de raison de demander de remettre cette discussion à plus tard. Je n'ai pris la parole que pour faire remarquer à l'honorable député qui vient de reprendre son siège, que si toutes ces résolutions sont adoptées, non seulement il n'est pas probable, mais n'est pas possible que les $13,000,000 qu'elles comportent soient dépensés dans une même année. Cet argent ne sera probablement pas employé dans trois ou quatre ans. La construction d'un chemin de fer important demande plusieurs années et les subventions ne sont payées qu'au fur et à mesure des travaux. Il ne faut donc pas supposer que le pays aura $13,000,000 à payer au cours d'une année quelconque.

Nous devons procéder au développement du pays en hommes d'affaires, mais il nous faut aussi tenir compte de nos ressources. Il peut y avoir des profits préférables à ceux qui nous sont soumis, mais tout ne peut pas se faire dans un an.

Certains députés de la gauche répètent que des libéraux avant l'avènement du gouvernement actuel, trouvaient trop élevé une dépense annuelle de $38,000,000 et qu'il était temps de pratiquer l'économie. Nous avons prétendu cela, mais nous avions de bonnes

raisons pour le faire. A cette époque les revenus négalaient pas les dépenses, et tous les travaux imputables sur le capital que nous entreprenions étaient exécutés avec de l'argent emprunté. Il était donc à propos de recommander la prudence, mais aujourd'hui sommes-nous dans la même situation? Nos adversaires savent dans quelles circonstances nous nous trouvions alors, et dans quelles circonstances nous sommes aujourd'hui. Beaucoup de millions ont été dépensés, mais les revenus que nous avons perçus, même après une réduction d'impôts——

M. GOURLEY : Non, non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Avec des impôts moins élevés que ceux d'autrefois, nous avons pu, non seulement solder les dépenses ordinaires de l'administration, mais aussi les dépenses extraordinaires, et laisser un excédent dans les caisses de l'Etat. Quand le commerce languissait, que les affaires étaient dans le marasme, que la population était stationnaire, que les revenus ne suffisaient pas à faire face aux dépenses ordinaires, il était à propos de crier halte ; mais aujourd'hui que même avec un tarif diminué, notre revenu nous permet non seulement de payer les dépenses ordinaires et extraordinaires du gouvernement, et d'accorder des primes sur le fer et l'acier, mais aussi d'améliorer nos canaux et nos voies ferrées, nous n'avons pas raison de nous alarmer.

Tout en tenant compte de nos ressources, le gouvernement s'intéresse au développement du pays, et il soumet à l'approbation de la Chambre des projets qui dans son opinion assureront ce développement sans entraîner le pays dans de nouvelles obligations, sans exiger de nouveaux sacrifices. Si nos adversaires veulent se rendre compte des opérations de ces quelques dernières années, ils arriveront à la même conclusion, et par conséquent je leur demande de juger les dépenses présentes à l'aide des conditions financières actuelles du pays. Il ne pourront s'empêcher d'admettre que tout en faisant des dépenses libérales pour aider au progrès du pays et en accélérer le développement, nous agissons avec prudence et sagesse, et que nos ressources nous permettent les dépenses que nous faisons. Je suis convaincu que le pays est en état de solder les obligations prises par le parlement, sans être appelé à faire de nouveaux sacrifices, et de mener à bonne fin les entreprises déjà sanctionnées ou qui le seront par la suite.

M. GOURLEY : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a dit qu'une pression politique pesait sur les membres de cette Chambre. Je suis aussi de cet avis, mais je considère qu'elle pèse plutôt sur les membres de la droite que sur ceux de la gauche.

Je suis partisan des subventions aux chemins de fer. Ce fut un des articles de mon programme depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, et longtemps avant, car la politique du parti conservateur a toujours été de travailler au développement du pays en encourageant la construction des chemins de fer au moyen de subventions. Ma seule objection, c'est de voir que nos adversaires, qui ont aussi adopté cette politique, n'ont pas la franchise d'avouer qu'ils nous l'ont volée. Les libéraux devraient se vêtir de bure et confesser publiquement qu'ils ont dérobé la politique des conservateurs concernant les subventions aux chemins de fer, la politique nationale et les primes sur le fer et l'acier. S'ils faisaient cette confession, ils s'épargneraient les reproches que le pays leur adresse actuellement. Le pécheur répentant est toujours bien accueilli ; mais s'il veut être pardonné, il faut que sa conversion soit sincère. La même mansuétude serait accordée aux libéraux de cette Chambre, s'ils donnaient des signes de repentance, mais ils préfèrent s'attribuer le mérite d'avoir inauguré une politique nouvelle qu'ils appelle leur politique.

Je suis convaincu que chaque dollar de subvention dépensé dans Colchester aidera à mon élection, car les électeurs diront : Ceci est dû à la politique des conservateurs que les libéraux n'ont pas osé changer en arrivant au pouvoir. Si le ministre des Finances veut m'accorder encore deux ou trois subventions, j'obtiendrai tous les suffrages de Colchester, libéraux comme conservateurs, car les conservateurs diront et les libéraux seront forcés d'admettre qu'en favorisant les subventions aux chemins de fer, je ne fais que prêcher la vieille doctrine conservatrice que les libéraux ont été contraints d'accepter après l'avoir combattue pendant 18 ans. C'est la seule bonne chose que je trouve dans toute leur administration. Je les félicite d'avoir le courage de reconnaître leur erreur.

Pour le plus grand bien de la génération actuelle, quelqu'un devrait proposer de rayer du compte rendu des débats de cette Chambre tous les discours des membres de l'opposition, de 1878 à 1896, car s'ils restent dans nos archives, celui qui écrira l'histoire de la présente génération, surtout s'il rencontre les discours de l'honorable ministre des Douanes, dira que nous étions de parfaits imbéciles, car ces discours, pendant 18 ans, loin de tendre au développement du Canada, loin d'inspirer à la jeunesse l'amour du pays et la confiance dans son avenir, étaient destinés à amener la ruine au pays, surtout en matière de chemin de fer.

C'est le parti conservateur qui a fait le Canada. Il a réuni en une seule confédération quatre petites provinces isolées ; il a construit l'Intercolonial, ce premier lien entre les différentes parties de la Confédération ; il a fait l'acquisition de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, et a ensuite construit le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais tout cela n'était que des préliminaires. Après avoir réuni en un

seul toutes les possessions anglaises de ce continent, il s'est dit : Nous allons maintenant adopter une politique d'encouragement aux chemins de fer. Cette politique, il l'a suivie sans défaillance en dépit de l'opposition la plus acharnée qu'un parti politique ait jamais eu à subir au Canada ; et ce sont nos adversaires d'aujourd'hui qui sont responsables de cette opposition. Là-bas, dans ma province, dans mon humble sphère, j'appuyais cette politique que prêchaient sir John Macdonald, sir Charles Tupper et tout le parti conservateur. Puisque les libéraux nous ont volé cette politique je suis bien obligé de leur donner mon appui aujourd'hui. Quand mon honorable ami, que je vois à mes côtés (M. Haggart) était ministre des Chemins de fer et Canoux, il a soumis à plusieurs reprises des résolutions en faveur de subventions aux chemins de fer, mais chaque fois il a rencontré une vigoureuse résistance, on l'a combattu pied à pied, comme s'il eût été un ennemi de son pays, au lieu d'en être le bienfaiteur et le défenseur. Il n'est pas permis à un conservateur de renier son passé, et pour ma part, j'appuierai les résolutions pour aider à la construction de chemins de fer dans toutes les parties du pays.

J'ai dit, il y a quelque temps, que nous avions à peine commencé à développer le Canada. Jetez un regard sur la carte ; vous y verrez un chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique et une étroite lizière de pays colonisé et habité. Tout le reste du pays est encore dans l'état où il était lorsqu'il appartenait aux sauvages. Notre devoir est de marcher de l'avant, de prolonger tous les ans nos réseaux de chemins de fer, comme le veut la politique conservatrice. Je félicite les honorables députés de la droite de suivre aussi cette politique. Il ne leur reste plus qu'à faire l'aveu de leurs erreurs passées pour obtenir l'absolution complète. Leur refus de dire la vérité provoque l'opposition.

Je parle ainsi parce que je désire voir les affaires du pays progresser. Je constate qu'il y a au moins un homme franc dans le cabinet ; c'est l'honorable ministre du Commerce : Dès qu'il s'est agi des primes sur le fer, il s'est levé et a quitté la Chambre. Il a bien fait d'agir ainsi. Je commence à croire qu'il était sincère autrefois, lorsqu'il tonnait contre la protection.

Mais le directeur général des Postes et le ministre des Douanes ne croyaient pas un mot de ce qu'ils disaient. Il est évident que pendant 18 ans, ils ont joué la comédie, ils ont trompé le peuple. Mais je répète que je commence à croire que l'honorable ministre du Commerce croyait sincèrement à toutes les balivernes qu'il débitait. Les doctrines économiques qu'il prêche sont fausses, mais il y croit et il les soutient. Si le directeur général des Postes et le ministre des Douanes étaient sortis quand on a proposé ces résolutions de chemins de fer, ils se seraient fait honneur. Ils auraient donné la preuve qu'ils n'approuvent pas cette politique et qu'ils étaient sincères pendant les 18 années qu'ils l'ont combattue. Mais ils restent cyniquement à leurs sièges, et ne se contentent pas de renier leur passé, ils osent même adresser des reproches à ceux qui sont restés honnêtes et droits. Ils nous donnent le spectacle du coupable impénitent insultant l'honnête patriarche, le représentant de l'honnêteté et du droit dans ce pays.

M. PUTTEE : Avant le vote de ce crédit, je tiens à protester contre tout le système des subventions aux chemins de fer. Je n'admets pas, avec l'honorable député de Colchester, qu'on fait progresser un pays en subventionnant les entreprises privées d'une nature ou d'une autre.

Plusieurs de ceux qui ont pris la parole sur cette question ont déclaré qu'ils seraient prêts à voter des subventions pour construire des chemins de fer dans les parties non encore colonisées du pays, mais n'en voulaient pas dans les districts plus peuplés du pays ; mais je ne vois rien de tel dans les résolutions qui nous sont soumises. Elles ne semblent faire aucune différence entre une province et une autre, et elles me paraissent s'appliquer à tout le pays, indistinctement. On dirait même que les districts les plus peuplés sont plus favorisés, et quand on en est rendu à subventionner des chemins de fer d'un mille de longueur, je trouve que c'est pousser la chose trop loin. Voici environ 80 résolutions qui comprennent, je crois, à peu près tous les chemins de fer actuels du pays. Je considère que cette politique a pour résultat de retarder la construction des chemins de fer dans les parties du pays qui en ont réellement besoin. Quand une compagnie décide de construire une ligne à un certain endroit, pour répondre aux besoins du trafic, l'entreprise est retardée jusqu'à ce qu'une occasion se présente de mettre en jeu les influences qui assureront des subventions à cette ligne, et la construction en est, en conséquence, retardée.

Je ne veux pas prolonger cette discussion ; j'ai déjà protesté contre les subventions aux chemins de fer, et je proteste encore. Je considère que le système est mauvais et j'en voudrais un meilleur. Il n'y a pas de raison d'appuyer en bloc ou en détail un système qu'on voudrait voir aboli, et le pays, en général, est aussi opposé à ce système. Quand le gouvernement nous soumet ainsi une proposition qui affecte presque toutes les parties du pays ; on ne peut pas s'attendre à ce qu'elle provoque une hostilité générale, mais si le principe, dégagé de toute autre considération, était soumis au peuple, je suis convaincu que le verdict populaire serait opposé aux subventions aux chemins de fer. Je m'oppose donc aux subventions, non seulement en bloc, mais aussi en détail.

M. BLAIN : Où ce chemin doit-il commencer et où doit-il finir?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une prolongation du chemin dont il est question dans le premier article. Une partie de ce crédit a déjà été votée, et l'argent sera employé à prolonger la voie.

M. BLAIN: Cela ne répond pas à ma question. Si la résolution est adoptée et si le subside est accordé, les détenteurs de la charte pourront commencer le chemin à Ingersoll et le continuer jusqu'à Stratford, une distance de 35 milles. Voilà une des propositions. Mais s'ils préfèrent agir autrement, ils peuvent commencer à Woodstock, et se rendre à Berlin, une autre distance d'environ 35 milles. Ils pourraient encore commencer soit à Ingersoll, soit à Woodstock, et s'arrêter n'importe où entre Berlin et Stratford. Je m'oppose à cette manière d'accorder des subventions, sans indiquer les points de départ et d'aboutissement. Cela permet aux détenteurs de la charte, d'exploiter les municipalités pour en obtenir des subventions. Le ministre peut-il nous dire où cette compagnie devra commencer et finir ce chemin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour l'information du comité, je dirai que la charte de cette compagnie l'autorise à construire un chemin de fer partant de Port-Burwell, sur le lac Erié, et allant à Collingwood, sur la baie Georgienne. Elle prétend que ce serait une excellente route pour apporter du charbon de Port-Burwell et le distribuer dans les différents centres, dans la province d'Ontario où il y a de grandes industries et pour transporter le grain de Collingwood à Port-Burwell. Une partie du chemin a déjà été subventionnée et est actuellement en opération entre Port-Burwell et Ingersoll. Cette partie de la subvention, sur un parcours de 9 milles, entre Ingersoll et Woodstock, qui n'a pas été gagnée, est votée de nouveau. La compagnie prétend n'avoir pas encore décidé quelle est la meilleure route à prendre pour rejoindre le Grand Tronc, soit par Stratford, soit par Berlin, pour se rendre ensuite à Collingwood, vers le nord. Cette subvention est demandée par presque toutes les villes de cette partie d'Ontario, et comme une partie du chemin est déjà construite depuis le lac jusqu'à Ingersol, le gouvernement a cru qu'il pouvait accorder ce faible encouragement à la compagnie. Jusqu'à un certain point, c'est un chemin de fer d'intérêt local, mais il sera appelé à rendre de plus grands services comme ligne directe.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce dans cette compagnie que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) est intéressé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y est en effet, très intéressé.

M. HUGHES (Victoria) : Alors il vaut mieux adopter la résolution.

M. BLAIN : Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il nous dire si les pétitions demandaient un chemin de fer entre Ingersoll et Stratford, ou entre Woodstock et Berlin. Si la résolution est adoptée la compagnie pourra choisir l'un ou l'autre de ces tracés. La compagnie devrait dire d'où elle entend partir et où elle se propose d'aller. Si on lui laisse le choix elle pourra en profiter pour arracher de nouvelles subventions aux municipalités, en les menaçant d'adopter l'autre tracé. Les citoyens de Stratford ont-ils demandé une ligne entre Ingersoll et Stratford, et les citoyens de Berlin, une ligne entre Woodstock et Berlin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autant que je me rappelle les pétitions étaient en faveur du projet, d'une manière générale. Les villes dont parle l'honorable député sont déjà bien pourvues de chemins de fer et elles auront l'avantage de cette nouvelle voie, quelque soit le tracé adopté. Le but n'est pas tant d'avoir un chemin local que d'assurer la distribution économique du charbon dans les centres industriels, ce qui est très importants pour les industries. Cette ligne pourra transporter une bonne partie du trafic actuel du Grand Tronc et du "Great Western" et cela provoquera la concurrence, depuis ce port, sur le lac. Cette population aura un marché à approvisionner, et pendant une partie de l'année, elle pourra même se servir de la navigation pour aller depuis Port-Burwell jusqu'à Montréal. Ce sont les raisons données par la compagnie pour induire les municipalités à recommander le projet. Comme les deux tracés traversent les mêmes comtés et les mêmes municipalités, il n'y a guère de danger qu'elles se fassent concurrence au moyen de subventions. Dans tous les cas, nous n'avons pas à nous en occuper. Si les municipalités désirent tellement avoir ce chemin qu'elles sont prêtes à le subventionner, c'est leur affaire. D'ailleurs mon honorable ami sait que dans Ontario, il faut qu'une entreprise de ce genre soit fortement désirée pour qu'une municipalité se décide à la subventionner. Il faudrait pour cela le consentement presque unanime des contribuables, d'une ville, d'un village ou d'un comté.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin depuis Port-Burwell jusqu'à Ingersoll existe-t-il depuis quelques années ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été terminé jusqu'à Ingersoll, cette année.

L'honorable M. HAGGART : Oui ; l'intention est d'en faire une ligne directe entre Port-Burwell et Collingwood. Vous lui laissez le choix de la route à suivre, tandis que le tracé aurait dû vous être soumis et avoir été approuvé. Cette compagnie doit savoir quelle route elle entend suivre, et en demandant le droit de choisir, son but est évi-

demment de pouvoir aller trouver ces municipalités et de leur dire : Si vous ne nous accordez pas une subvention suffisante, ou le droit de passage, ou d'autres avantages, nous construirons par l'autre route. On permet à cette compagnie de faire chanter ces municipalités pour leur extorquer des subventions.

Voici un ancien chemin de fer construit depuis plusieurs années, depuis Port-Burwell jusqu'à Ingersoll et la compagnie se propose d'aller jusqu'à Collingwood. Elle doit savoir par où passer. Pourquoi ne demande-t-elle pas une subvention pour aller de tel endroit à tel endroit, au lieu de se réserver le droit de pouvoir faire chanter les municipalités en leur disant que le gouvernement lui permet de passer par où elle voudra et qu'elle favorisera les municipalités en leur disant que le gouvernement lui permet de passer par où elle voudra et qu'elle favorisera les municipalités qui lui accorderont la plus forte subvention.

M. BROCK : Si la chose était possible je désirerais beaucoup revenir au plan originaire, c'est-à-dire accorder une subvention générale pour un chemin de fer partant du lac Erié allant à Collingwood. Je veux tirer mes comptes avec le directeur général des Postes et lui faire voir que je ne suis pas un homme à vue assez étroites pour m'opposer à toutes sortes de subventions. Mais si nous devons en accorder, que ce soit pour une entreprise de quelque valeur et non pour un bout de chemin insignifiant. Par ce moyen on en fera une ligne continuellement à l'affût de subventions. Nous savons quelles sont les personnes intéressées à la construction de ce chemin, et sous ce rapport, il se distingue de la plupart des entreprises qui nous sont soumises. Cette compagnie mérite l'encouragement de l'Etat, et le gouvernement devrait accorder une subvention de tant par mille, d'un bout à l'autre, depuis Ingersoll jusqu'à Collingwood. Le pays, je crois, serait favorable à ce projet. Je crois, comme le ministre des Travaux publics que ce chemin pourrait apporter économiquement du charbon, dans les principaux centres industriels d'Ontario. Le charbon viendrait directement à Port Burwell par le lac Erié, et il ne serait que juste de prolonger ce chemin de Port Burwell jusqu'à la baie Georgienne. La compagnie possède une charte pour construire jusqu'à Colingwood ; alors, au lieu de ces demi-mesures, pourquoi ne pas lui accorder une subvention pour jusqu'à Collingwood? Je regretterais de voir ce chemin passer ailleurs que dans la ville de mon honorable ami, mais même s'il devait aller directement d'Ingersoll à Collingwood, sans toucher aux autres villes sur le parcours, il faudrait le construire, car ces villes ont déjà toutes les facilités nécessaires, grâce au Grand Tronc, au Canadien du Pacifique et au Canada Southern. Si on nous présentait un projet comme celui-là, le parlement, serait justifiable d'accorder une subvention pour tout le chemin, et si c'est possible, je demande que le chemin soit fait dès à présent.

M. HUGHES (Victoria) : Ce chemin doit-il se rendre à Collingwood, ou a-t-il l'intention de changer le tracé, et de prolonger le chemin dans une autre direction? Je comprends que si la ligne est construite jusqu'à Woodstock, elle sera prolongée jusqu'à Collingwood, mais si on fait passer le chemin par Berlin, les probabilités sont qu'il ira aboutir sur la rive du lac Huron.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En me basant sur les représentations de la compagnie, je comprends que son terminus est Collingwood. Mon honorable ami (M. Brock) verra que bien que j'habite Woodstock et que mes intérêts soient dans cette localité, du moins en grande partie, je ne me montre pas égoïste dans cette affaire. La subvention actuelle est pour prolonger le chemin jusqu'à Woodstock, mais la compagnie a représenté au gouvernement qu'il serait peut-être dans l'intérêt du pays ainsi que de la compagnie de diriger le chemin plus au nord, vers Stratford, ce qui donnerait peut-être une ligne plus courte et plus avantageuse. Je me suis rendu à cette proposition, car si l'entreprise mérite d'être encouragée, plus la ligne sera courte et moins les pentes seront raides, plus le pays en général y gagnera. C'est pour cette raison que je ne me suis pas opposé et que je ne m'oppose pas à présent, au changement de tracé. Si le chemin doit passer à dix milles de la ville où j'habite, et où sont mes intérêts, j'espère que l'honorable député ne me reprochera pas de ne consulter que mon propre avantage. Si j'avais répondu à la compagnie que l'intention première était de passer par Woodstock, que la subvention avait été accordée pour jusqu'à Woodstock et que je ne voulais pas entendre parler de changement, alors on pourrait m'accuser d'égoïsme. Au lieu de cela, j'ai dit à la compagnie que sil était dans l'intérêt du pays et de la compagnie de choisir une autre route, je ne m'y opposerais pas.

J'admets avec l'honorable député que ce serait une excellente chose de subventionner toute la ligne d'un bout à l'autre, mais il ne faut pas oublier que le Canada est un pays très étendu et que plusieurs districts n'ont pas de chemin de fer du tout. Et pour ma part je puis bien avouer que j'ai toujours été plus favorablement disposé à accorder des subventions à des chemins de fer ayant pour but d'ouvrir à la colonisation de nouveaux territoires, qu'à des chemins de fer dans des parties du pays où il y en a déjà.

Mais, quelle que soit la route que choisisse cette compagnie, si elle peut continuer à distribuer du charbon au prix auquel elle le distribue actuellement, les industriels de Woodstock en profiteront autant que si le chemin passait dans la ville même. Si je me rappelle bien, la compagnie a obtenu une subvention pour une ligne depuis Port-

Burwell jusqu'à Tilsonburg où elle se relie au Michigan Central et à un embranchement du Grand Tronc. La compagnie revint ensuite demander l'autorisation de se relier au chemin de fer Canadien du Pacifique. Les grands réseaux sont intéressés à l'adoption de cette résolution, car, comme on me l'a expliqué, ils ont intérêt à avoir du charbon pour leur propre usage, à cet endroit. Ces lignes sont très éloignées des mines et elles peuvent se procurer le charbon à de meilleures conditions par ce moyen qu'en le faisant venir par eau jusqu'à Port-Dover, et ensuite par un embranchement du Grand Tronc. Ce moyen de transport par eau n'a guère donné satisfaction. Si les espérances de la présente compagnie se réalisent, ce chemin sera très avantageux pour toute cette partie d'Ontario. S'il ne s'agissait que d'un chemin de fer d'intérêt local, on ne me verrait pas demander à la Chambre de lui accorder une subvention.

M. SPROULE : Il n'y a pas à nier l'importance de ce chemin, s'il est terminé, et c'est pour cette raison que je considère, comme l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) qu'il vaudrait mieux subventionner toute la ligne, car cela aurait pour effet d'en hâter la construction. Mais si nous ne pouvons pas tout avoir, acceptons toujours une subvention pour une partie.

M. BROCK : Pourquoi ne pas subventionner le tout ; nous avons un trésor qui déborde.

M. SPROULE : J'admets que cela serait préférable, mais si le gouvernement entend n'en subventionner qu'une partie, c'est toujours autant. L'honorable député de Peel (M. Blain) a raison de dire qu'en laissant le choix du tracé à la compagnie on lui permet de faire chanter les municipalités. Je ne veux pas dire que je m'oppose au changement du tracé ; en faisant passer le chemin par Woodstock, on se trouve à longer deux autres voies ferrées, tandis qu'en allant à Stratford on traverse un district où il n'y a pas encore de chemin de fer. Il est vrai que dans un cas, comme dans l'autre, on n'est pas très éloigné d'une voie ferrée, mais, en passant par Stratford, on augmente les moyens de communication d'un district nouveau.

Mais je maintiens que c'est un mauvais principe de mettre ainsi les municipalités à la merci d'une compagnie de chemin de fer. Nous savons tous que ces compagnies n'ont ni âme, ni conscience, ni pitié. Elles prennent tout ce qu'elles peuvent obtenir et ne se font pas scrupule d'exploiter les municipalités en suscitant les rivalités. Le gouvernement ne doit pas leur donner le pouvoir de faire ce jeu. Cette compagnie devrait choisir un tracé aussi direct que possible pour se rendre à Collingwood, et demander une subvention pour cette route.

M. SUTHERLAND.

M. BROCK : Si le règlement le permet, je désire proposer l'amendement suivant :

Que tous les mots après " Ingersoll " soient supprimés et remplacés par les mots suivants : " jusqu'à Collingwood, croisant la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du chemin de fer du Grand Tronc aux endroits les plus avantageux, et par la voie la plus directe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose que cet amendement est régulier, puisqu'il ne demande pas l'augmentation de la subvention, d'après ce que je comprends. Je ne vois personne ici, représentant la compagnie. J'espérais que l'honorable député de Norfolk-nord (M, Charlton) serait ici, car c'est de lui que je tiens mes renseignements concernant ce chemin. L'avocat de la compagnie a passé quelque temps ici, au cours de la présente session. Je crois que cet amendement aura pour effet de faire manquer le but que se propose la compagnie. Personnellement, je n'ai aucune objection à l'amendement, mais il est à craindre, qu'avec un amendement ainsi rédigé, la compagnie ne puisse pas obtenir sa subvention. Tous ceux qui ont quelque expérience en matière de chemin de fer savent quelles difficultés la rédaction des résolutions cause toujours aux compagnies quand il s'agit de se faire payer leurs subventions par l'auditeur général. Je doute fort que la présente rédaction soit suffisante. Pour ma part, je n'aurais aucune objection particulière à un changement, mais je ne puis pas m'engager au nom de la compagnie. Je sais que le chemin est construit jusqu'à Ingersoll.

Je connais aussi le gérant de la compagnie et l'on m'a toujours représenté qu'elle était solidement appuyée financièrement. Nous en avons une preuve dans le fait qu'elle a exécuté des travaux dispendieux, et construit et outillé une partie du chemin depuis le lac jusqu'à Ingersoll ; mais je dois dire que je n'ai pas de renseignements positifs à ce sujet. Je crois que l'honorable député de Norfolk-nord a des intérêts pécuniers dans cette entreprise. On m'a aussi représenté que si la compagnie parvenait à établir une correspondance avec le Grand Tronc elle pourrait lui fournir de grandes quantités de charbon. En acceptant ce changement sans consulter l'avocat de la compagnie, je craindrais de faire manquer le but que se propose la compagnie.

M. BROCK : Mon intention était de laisser la compagnie entièrement libre, mais avec l'entente positive que le chemin irait à Collingwood. Une voie directe, comme celle-ci, qui aurait la promesse d'une subvention, pourrait plus facilement faire des arrangements financiers et se procurer des capitaux, que pour des bouts de chemin de 8 ou 9 milles à la fois. Si le gouvernement subventionnait tout le chemin depuis Ingersoll jusqu'à Collingwood, ce serait un grand avantage pour le pays. Si le chemin passait par Guelph, par Galt, ou par Berlin, où

il y a de grandes manufactures, il pourrait y apporter de grandes quantités de charbon. Mais cela devrait être fait avec l'entente que le chemin sera construit jusqu'à Collingwood.

M. SPROULE : Je ne crois pas que la résolution telle que rédigée, atteigne ce but.

M. BLAIN : Le ministre des Travaux publics a expliqué que le but de la compagnie est de construire un chemin de fer depuis Ingersoll jusqu'à Collingwood afin de fournir du charbon à bas prix à cette partie industrielle d'Ontario. Or, une des propositions est de construire cette ligne jusqu'à Stratford. Je voudrais savoir du ministre si, en partant de Stratford, on est aussi près de Collingwood qu'en partant d'Ingersoll.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut sans doute dire, en partant de Berlin ou de Stratford.

M. BLAIN : Ingersoll est-il plus près de Collingwood que Stratford?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis le dire au juste, mais à regarder sur la carte, il paraît y avoir très peu de différence. En se dirigeant d'abord vers l'est, on arrive à Collingwood. Si la ligne se dirigeait directement vers le nord, au lieu d'aller à Straford, il faudrait la faire dévier sur l'est, à un endroit quelconque, pour atteindre Collingwood. Il n'y aurait pas de différence dans la longueur totale du chemin.

M. BLAIN : Ingersoll est plus rapproché de Collingwood que Stratford. Si l'intention de la compagnie est de construire une ligne entre Ingersoll et Collingwood, elle s'écarte de son chemin en allant à Stratford. Une ligne à peu près droite entre Ingersoll et Collingwood ne touche pas du tout à Stratford. J'ai une autre question à poser au ministre intérimaire des chemins de fer, concernant le charbon. Nous savons tous qu'un chemin de fer a été subventionné par le gouvernement, à partir de Port-Dover jusqu'au centre d'Ontario dans le but d'apporter du charbon gras des Etats-Unis. Ce charbon devait arriver à Port Dover dans des bateaux et être ensuite distribué parmi les centres industriels d'Ontario au moyen de ce chemin de fer. Si je suis bien renseigné, cette entreprise a complètement échoué. On n'a pas réussi à faire venir du charbon par le lac jusqu'à Port-Dover, et à le mettre ensuite dans des wagons pour approvisionner les centres industriels d'Ontario. S'il en est ainsi, comment espère-t-on faire venir du charbon par le lac Erié jusqu'à Port-Burwell et le distribuer ensuite dans les villes du centre d'Ontario, si cela a été impossible par un autre chemin ? Ce chemin existe depuis plusieurs années entre Port-Burwell et Ingersoll, et depuis plus longtemps encore entre Port-Burwell et Tilsonburg. Cette dernière ville est reliée avec toutes les autres villes de cette partie d'Ontario, par des chemins de fer. Combien de tonnes de charbon venues par le lac Erié, ce chemin de fer entre Port-Burwell et Tilsonburg a-t-il transporté? Très peu, je crois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami est quelque peu dans l'erreur. Le chemin n'a été terminé jusqu'à Ingersoll que cette année. Il doit savoir que les travaux dans le port ne sont pas terminés.

Pour se livrer à ce trafic, il faudra à la compagnie un port bien outillé de ce côté-ci du lac Erié et de grands bateaux pour y apporter le charbon. L'honorable député me demande si le trafic du charbon a eu du succès. Je ne puis que répéter les raisons qui m'ont été données. D'abord le port n'est pas assez profond, malgré que $100,000 y aient été dépensés ; deuxièmement, les mines de charbon sont entre les mains des chemins de fer américains. Le charbon qu'apportera ce chemin devra venir d'un tout autre district. On ne l'expédie pas de cette manière ; on le fait plutôt passer par Buffalo. Pendant quelque temps, ce chemin a transporté du charbon pour l'usage des compagnies de chemin de fer. Il arrive du charbon à Port-Burwell, mais il vient d'un autre district que celui qui devait en fournir au Grand Tronc à Port-Dover.

M. HENDERSON : Je n'approuve pas la rédaction de cette résolution, même si j'étais en faveur de subventionner un chemin de fer dans cette partie du pays. Je considère que ce chemin ne mérite pas de recevoir de l'aide de l'Etat. Il traverse un riche pays agricole, entre le lac Erié et la baie Georgienne, sans compter qu'il touche à plusieurs grandes villes industrielles. S'il y a un chemin qui peut se passer de l'aide de l'Etat, c'est bien celui-là. Le pays qu'il traverse fournit un trafic abondant capable de rapporter de forts dividendes à ses actionnaires. Cependant, par une résolution que nous avons adoptée, nous l'avons déjà subventionné depuis Ingersoll jusqu'à Woodstock. Cette partie de la question est réglée ; ce n'est pas de cela que nous devons nous occuper en ce moment. On nous demande une nouvelle subvention :

Pour une ligne de chemin de fer allant de Woodstock, dans une direction nord, jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer du Grand Tronc, à Berlin.

Voilà la proposition qui nous est soumise. L'autre demande de retourner à Ingersoll et d'accorder une subvention :

Pour un chemin de fer allant d'Ingersoll à Stratford, ou à un point quelconque sur la ligne du chemin de fer du Grand Tronc, entre ces deux endroits.

Je considère qu'il est injuste de donner autant de latitude à une compagnie. Elle pourra ainsi aller trouver les citoyens de Stratford et leur dire : Nous avons obtenu une subvention, entre Ingersoll et Strafford; si le comté de Perth-nord élit le candidat du

gouvernement, le chemin passera par votre ville, car le directeur général des Postes, dans sa réponse à l'honorable député de Toronto-centre, a laissé clairement entendre que le principal but de ces subventions est d'assurer des partisans au gouvernement.

Si la ville de Stratford ne se rend pas aux désirs de la compagnie et de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), et si, de plus, elle n'accorde pas une subvention municipale, la compagnie pourra construire le chemin ailleurs. Elle dira : Nous allons aller trouver les citoyens de Woodstock pour savoir ce qu'ils sont disposés à faire. Si cette dernière ville veut accorder une forte subvention municipale, le chemin ira d'Ingersoll à Woodstock, et de là à Berlin, pourvu que Berlin accorde aussi une subvention et que les candidats ministériels soient élus dans Waterloo-nord et sud. Une pareille latitude accordée à une compagnie de chemin de fer est absolument injuste pour tous les comtés à travers lesquels doit passer le chemin et jamais une compagnie ne devrait avoir de pareils pouvoirs.

Avec l'aide de la subvention nous nous sommes rendus jusqu'à Woodstock. La construction de la ligne est terminée jusqu'à Ingersoll et il faut qu'elle se continue jusqu'à Woodstock ; voilà le tracé le plus avantageux. De ce dernier endroit elle devrait se diriger sur Berlin en passant peut-être par Galt ; et plus loin, au nord de Berlin, elle traverserait une région qui n'a pas de chemin de fer et aboutirait à Collingwood. Si vous subventionnez cette ligne en permettant qu'elle soit construite d'Ingersoll à Stratford et plus loin en allant vers le nord, vous concurrencez une autre voie ferrée qui rejoint la baie Georgienne. En prenant le train à Stratford on se rend directement à Wiarton et à Owen-Sound. A quoi bon subventionner un chemin de fer qui en suit un autre parallèlement ? Evidemment le gouvernement ne doit pas pousser la prodigalité au point de subventionner un chemin de fer qui en concurrencera un autre traversant un pays aussi bien établi que les comtés de Perth, Huron, Bruce et Grey. Cette mesure me paraît inopportune et l'autre tracé est celui qui convient.

M. SPROULE : Si vous suivez l'autre tracé vous concurrencez deux voies ferrées qui se rendent à Woodstock directement.

M. HENDERSON : Je l'admets, mais ce n'est que sur une longueur de 9 milles. Ce sont en réalité deux lignes directes servant au service rapide, comme le savent tous ceux qui demeurent dans les environs et connaissent la vitesse avec laquelle passent les trains, qui ne font halte qu'à quelques stations importantes. Ce ne sont pas des lignes locales, mais des lignes directes, du moins entre Woodstock et Berlin. C'est un peu le même état de choses que dans la péninsule Niagara. En traversant cette partie du pays on rencontre plusieurs lignes parallèles, à cause du peu de largeur de la péninsule. Il est impossible d'atteindre les Etats-Unis sans concurrencer d'autres lignes. Dans le cas qui nous occupe la direction parallèle n'existe que sur une longueur de 9 milles. Après avoir atteint Woodstock on peut prendre le nord vers Berlin et passer par les villes de Berlin, Hespeler, Galt et Waterloo et se rendre ensuite à Collingwood, de sorte que cette voie ferrée traverserait plusieurs villes manufacturières qui pourraient consumer tout le charbon qu'elle pourrait leur apporter. Il me semble que ce bonus ne devrait s'appliquer qu'à une seule ligne et qu'on ne devrait l'accorder à aucune autre.

Je ne crois pas qu'il soit équitable de provoquer une lutte entre les différentes municipalités et d'accorder un chemin de fer à celle qui lui accorde la subvention la plus généreuse, ou de le faire passer par le comté qui élit un représentant d'une certaine couleur. Le gouvernement devrait suivre une ligne de conduite déterminée. Que ce comité amende cette résolution dans le sens que j'ai suggéré. Ce serait une absurdité de subventionner un chemin qui déjà se rend à la baie Georgienne plutôt que de se rendre à Woodstock où nous avons déjà accordé un bonus, puisque nous avons subventionné le tronçon d'Ingersoll à Woodstock. Continuons la ligne de Woodstock vers le nord en passant par les villes importantes que je viens de nommer, dans la direction de la baie Georgienne.

M. SPROULE : Mon honorable ami (M. Henderson) ne paraît pas connaître très bien la géographie du pays ; car, sans cela il ne dirait pas qu'on suit parallèlement une autre voie ferrée en allant de Stratford-nord, à la baie Georgienne. Cela n'est pas du tout le cas. On ne concurrence aucun autre chemin de fer en partant de Stratford, mais si, en partant de Woodstock, on se replie sur Galt on fait un " snake fence " qui rend le projet impraticable. La proposition n'est ni faisable ni pratique. J'apprends que mon honorable ami de Toronto (M. Brock) désire retirer la résolution qu'il a proposée.

M. BROCK : Je retire la résolution.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je partage sur plusieurs points les sentiments exprimés par l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) et je communiquerai par télégraphe avec les directeurs de la compagnie pour les mettre au courant de ce qui s'est passé, afin que nous puissions amender la résolution avant sa troisième lecture. Je puis assurer au comité qu'il n'y a pas de préférence locale à ce propos. C'est d'après les représentations de la compagnie qui avait obtenu une charte depuis Ingersoll à Woodstock que le tracé fut localisé comme il est représenté ici. Comme l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) l'a fait remarquer, l'honorable député de Halton (M. Henderson) se trompe tant soit peu sur les conditions actuelles. Il y a deux

chemins de première classe entre Woodstock et Ingersoll. A part cela il y a une ligne de chemin de fer électrique très bien aménagée qui nous donne un service régulier, d'une demi-heure; ainsi je ne vois aucun inconvénient au point de vue local à construire le chemin tel que proposé. La compagnie ne choisira que la route qu'elle juge la plus avantageuse d'après les levés topographiques. Je ne crois pas que la compagnie cherche à exploiter les municipalités ; d'ailleurs ces municipalités sont si bien pourvues de chemins de fer, que cela ne servirait à rien. Je n'ai jamais cru qu'une pareille idée pouvait germer dans la tête de quelqu'un. Ces comtés sont si bien pourvus de chemins de fer qu'il serait impossible d'obtenir le vote unanime du public sur la question. La résolution a été rédigée de cette manière uniquement à la demande de la compagnie, afin de lui permettre de choisir le meilleur tracé et le plus court d'après les levés topographiques.

M. HUGHES (Victoria) : La partie de la ligne entre Ingersoll et Tilsonburg ne concurrencerait aucune autre ligne, excepté sur une longueur de quelques milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous voulez dire d'Ingersoll à Stratford.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, d'Ingersoll à Stratford.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un magnifique pays que celui-là.

M. HUGHES (Victoria) : Cest un beau pays en effet, et la ligne entre Stratford et Collingwood ne serait parallèle à aucune autre. Mais je ne crois pas qu'il soit à propos de subventionner une ligne par Woodstock qui a déjà trois chemins de fer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant a été voté consécutivement pendant un certain nombre d'années.

M. HUGHES (Victoria) : Se rendre ensuite de Woodstock à Galt ou à Guelph serait, comme on l'a dit faire un " snake fence " Je vois de graves inconvénients dans la manière dont on accorde ce bonus. C'est une façon d'encourager chaque ville à voter un bonus au chemin de fer. M'est d'avis que le ministre devrait réserver cet item ou en corriger la rédaction de manière à faire disparaître les défauts qui le rendent inacceptable.

M. SPROULE : Je propose que tous les mots après " de " dans la deuxième ligne soient rayés et remplacés par les suivants :

" Ingersoll vers Collingwood par le tracé le plus direct possible n'excédant pas 35 milles."

De cette manière on fixera un point de départ, et le point d'arrivée serait Collingwood.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous pouvons laisser l'article en suspens en attendant que nous sachions ce qu'en pense la compagnie ; personnellement je ne m'y oppose pas.

A la Compagnie dite " The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway " pour une ligne de chemin de fer à partir du terminus actuel près de Bancroft, allant vers l'est, à ou près Renfrew, n'excédant pas 75 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au sujet de cette résolution concernant Irondale et Bancroft, je ferai remarquer que la demande de subvention a été appuyée avec instances par un grand nombre de municipalités, telles que Toronto et Lindsay, ainsi que par les chambres de commerce de Lindsay, d'Ottawa et de Renfrew. Plusieurs autres municipalités ont fait les mêmes instances auprès du gouvernement, mais comme on a soulevé certaines objections il serait préférable de laisser l'item en suspens jusqu'à demain. Je profite de cette circonstance pour informer l'honorable député de Toronto-centre que je proposerai tantôt de réserver également les résolutions au sujet de la baie James, qui figurent plus loin sur le feuilleton. En ce faisant, je vais fournir à mon honorable ami l'occasion de se consulter à propos de ces deux subventions, avec la députation du conseil de ville de Toronto, qui est attendue ici demain. Je puis l'assurer que la ville de Toronto a insisté énormément sur ces subsides. Si c'est le désir de l'honorable député, nous laisserons l'item en suspens jusqu'à l'arrivée de la députation.

M. HUGHES (Victoria) : Les démarches faites par la ville de Toronto doivent être dans la bonne direction et je suis convaincu que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) ne cherchera pas à les contrecarrer puisqu'elles ont pour objet la réalisation de son plan, qui consiste à ouvrir un nouveau district, tout en créant une nouvelle ligne directe entre Toronto et Ottawa. Pendant nombre d'années M. Pusey s'était fait l'avocat de ce chemin de fer. Nous l'avons vu ici à l'œuvre, consacrant tout son temps et toute son énergie à cette entreprise, soutenant une lutte incroyable contre les difficultés de toute nature. Il a réussi à construire un tronçon considérable de ce chemin de fer qui est aujourd'hui administré par M. Allan. Il parcourt une région plus ou moins accidentée, mais dont les produits miniers seront exploités sur une grande échelle avant longtemps. C'est grâce au chemin de fer et à l'arrivée des colons que l'on a ouvert les mines de corindon. Il me ferait plaisir de voir adopter cet item.

L'honorable M. HAGGART : Si je m'oppose à l'adoption de l'item proposé c'est parce que la ligne s'écarte du tracé primitif. M. Pusey n'avait pas l'intention de se rendre à Renfrew, mais de raccorder sa ligne avec celle de Brockville, à Westport. Une preuve évidente de son intention de se diriger vers

ce point c'est qu'il avait commencé la construction d'un pont à Brockville, sur le Saint-Laurent. On y voit encore une couple de piles inachevées et il faudrait de graves raisons pour faire dévier ainsi cette ligne de sa destination primitive et la diriger sur Renfrew.

M. HUGHES (Victoria) : La première intention était de se rendre à Ottawa. La ligne part de Kinmount, traverse Irondale et Bancroft, ce qui nous ramène exactement au projet primitif. Quelques années plus tard, quand le chemin de fer de Brockville à Westport se trouvait dans l'embarras, M. Pusey abandonna le premier tracé et conçut l'idée de faire dévier la ligne de manière à atteindre celle de Brockville à Westport, puis de traverser le Saint-Laurent à Brockville et de créer une ligne directe allant à l'ouest. Je connais ses intentions, car il m'a fait l'honneur de me consulter au sujet de tous ces changements. Ce projet est tombé dans l'oubli depuis plusieurs années et finalement on a décidé d'établir un raccordement avec Ottawa, autrement dit de reprendre le projet tel que conçu primitivement par M. Pusey.

M. WRIGHT : On a construit environ 50 milles de chemin de fer de la ligne projetée, et elle a reçu l'aide du gouvernement. Elle a reçu également une subvention de $2,000 par mille, sur une longueur de 75 milles, par la province d'Ontario. Si nous obtenons du gouvernement fédéral l'aide à laquelle nous nous attendons, nous avons la certitude qu'elle sera complétée ; nous avons des arrangements à cet effet avec la Compagnie Knickerbocker à New-York. Quant aux perspectives de succès de cette ligne il suffit de dire qu'à l'endroit où elle rejoint la rivière Madawaska, on trouve une des mines de corindon les plus riches du monde. Cette année son exploitation coûtera près d'un quart de million de dollars, et elle assure à ses propriétaires le monopole de cet article sur tous les marchés du monde. Pour mieux renseigner la Chambre je me ferai un plaisir de déposer sur la table un plan de la mine et des constructions en voie d'achèvement, et qui ne coûteront pas moins de $250,000. J'aimerais aussi montrer quelques échantillons de ce minerai, que peut-être quelques-uns d'entre vous n'ont jamais vu, ainsi que les articles fabriqués auxquels il sert de matière première. Les échantillons que je vous soumets comprennent les qualités les plus fines comme les plus grossières, depuis le n° 12 jusqu'au n° 200.

Nous nous attendons à ce que la compagnie fasse un commerce immense, car le corindon est employé dans tous les établissements métallurgiques du monde. Non seulement la compagnie envoie ces produits dans tout le Canada, mais elle en expédie des wagons entiers aux grandes usines des Etats-Unis, et elle les exporte même en Angleterre et dans les autres pays de l'Europe. Ce qui avait paralysé tous les efforts jusqu'ici était l'absence d'un chemin de fer ; les frais de transport en voiture absorbaient tout le profit.

Remarquez bien que le charbon n'est pas le seul produit minier de la région qui sera desservie par cette voie ferrée. Vingt-cinq milles en aval de cet endroit, sur les bords de la Madawaska, on trouve une mine de molybdénite qui est une des plus riches du monde. Cette substance minérale est tellement abondante qu'un cultivateur s'en est servi pour faire de la clôture autour de sa terre. On s'en sert dans la fabrication de l'acier fin. On vient d'ouvrir cette ligne, et les travaux seront poussés sans retard pour permettre l'expédition de ces produits. Ce serait une source de richesse pour le pays. Dans le même voisinage on a commencé l'extraction d'un minerai de fer éminemment propre à la fabrication de l'acier. Les deux éléments se trouvent ainsi côte à côte. La difficulté actuelle, c'est que le minerai doit être transporté en voiture jusqu'à 40 milles de là, ce qui n'est guère possible dans la pratique. Si le chemin de fer se construit on pourra l'expédier facilement. Douze milles plus bas, dans le township de Brougham, on rencontre la mine de graphite d'Ontario, une des plus importantes du Canada. La compagnie a déjà dépensé $75,000 pour la mettre en état d'exploitation. Pas plus tard que la semaine dernière elle a expédié un wagon de ce produit à Berlin, Allemagne. Ceux qui ont visité l'exposition de Buffalo ont pu admirer les superbes échantillons des produits de cette compagnie. C'est la seule mine de ce genre existant au Canada. La matière première est de qualité supérieure. Le gouvernement d'Ontario a acquis la collection des objets exposés à Buffalo pour envoyer l'année prochaine à l'exposition de Saint-Louis. Il m'est impossible de comprendre comment quelqu'un peut s'opposer à l'octroi de cette subvention en présence des chances de succès qu'apporte ce chemin de fer à l'industrie minière de cette région.

M. BROCK : En réponse aux remarques du directeur général des Postes au sujet de ce chemin de fer de Bancroft, je tiens à déclarer que je ne suis pas systématiquement opposé aux subventions accordées aux chemins de fer ; je veux seulement qu'on les refuse aux voies ferrées qui n'ont pas leur raison d'être. Non seulement j'appuie la demande en faveur de la ligne dont il s'agit ; mais j'ai placé dans cette entreprise des capitaux considérables. Pendant des années ça été un capital mort, et il est probable qu'il ne m'en reviendra jamais un sou. Je ne suis nullement égoïste quand il s'agit d'appuyer ou de combattre une demande en faveur d'un chemin de fer. Quand à l'insinuation indirecte de l'honorable ministre par laquelle il me menace de me mettre aux prises avec certains citoyens de Toronto qui doivent venir ici, ce qui remplirait son cœur d'allégresse, qu'il ne s'inquiète pas.

Ceux qui viendront me connaissent. Qu'on ne me prenne pas pour un fonctionnaire municipal envoyé ici dans l'intérêt d'une compagnie de chemin de fer quelconque ; je représente ici la ville de Toronto et je m'oppose carrément à l'octroi de subvention à faveur d'un chemin de fer destiné à en concurrencer d'autres dans un pays parfaitement établi. J'ai appuyé une demande de subvention lorsque le terminus était un port de mer sur le lac Erié que l'on aménage à grands frais pour transporter le charbon à meilleur marché. Que le directeur général des Postes ne s'imagine pas que j'ai peur de rencontrer des personnes au milieu desquelles j'ai passé ma vie entière, même devant le comité chargé de régler cette question. Je n'ai d'autre désir que le bien-être de mon pays, et j'ai la conviction que je travaille dans son intérêt en combattant l'octroi des subventions accordées sans discernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que les délégués de la ville de Toronto viennent ici demain dans l'intérêt de tel ou tel chemin de fer, comme l'honorable député semble l'insinuer. La seule connaissance que j'ai des raisons qui les amènent ici m'est fournie par un télégramme du maire de la ville m'annonçant qu'ils viennent pour insister auprès du gouvernement et du parlement sur l'adoption des amendements apportés par le Sénat au bill de la commission des chemins de fer.

M. BROCK : A quel propos m'invitez-vous à les rencontrer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas demandé à l'honorable député d'agir de telle ou telle façon. Mais, comme au commencement de la discussion il combattait avec vigueur toutes les subventions en général, je lui prédis qu'il ferait exception en faveur de certains chemins de fer, et finalement, il se trouve que j'ai raison. Il veut bien consentir à ce qu'on accorde un bonus au chemin de fer de Bancroft. Je lui avais prédit qu'il approuverait ce bonus.

M. BROCK : Je veux agir en homme sensé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis heureux de l'apprendre. Puisque l'honorable député est en faveur du bonus, nous allons en disposer tout de suite. Nous le mettons sur la liste dans l'espérance qu'il servira au succès d'une grande entreprise. La voie ferrée ouvrira une région riche en ressources minières et agricoles, et elle mettra l'ouest en communication avec le district d'Ottawa. L'octroi de la subvention a été chaudement recommandé au gouvernement par les villes de Toronto, d'Ottawa, de Lindsay, de Renfrew, et par toutes les municipalités que traverse la ligne. Plusieurs députations sont venues représenter au gouvernement que la voie ferrée en question permettra d'exploiter les ressources nombreuses du district qu'elle desservira. Il paraît donc que son utilité est incontestable et je suis heureux de constater que le comité est unanime à donner son approbation à l'item susdit.

A la Compagnie du chemin de fer Népigon, pour une voie ferrée du lac Supérieur au lac Népigon, et d'un point quelconque sur la rive nord, la longueur n'excédant pas 80 milles.

M. SPROULE : Où veut-ont faire aboutir cette ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On se propose de la construire du lac Supérieur au lac Nepigon, soit 40 milles. Autant que je peux savoir, le lac Nepigon a 100 milles de longueur ; et je crois qu'on cherche à faire communiquer le lac avec une ligne directe.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre veut-il expliquer à quel endroit se montrera le Grand-Tronc-Pacifique ? Tout dernièrement nous avons vu ici certains ingénieurs qui ont fait des explorations, et le lendemain nous vîmes paraître un item annonçant que le Grand-Tronc-Pacifique se proposait de construire un embranchement jusqu'à la baie de Nepigon. Le chemin de fer qui nous occupe se rend au même endroit. Veut-on avoir deux chemins de fer partant de Nepigon et se dirigeant vers le nord?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela n'aurait pas cette conséquence-là. Il y a un territoire très étendu qui n'a pas de chemin de fer du tout.

M. HUGHES (Victoria) : Et qui n'en aura jamais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se trompe. C'est un magnifique pays où les ressources abondent. Je ne saurais dire ce que le Grand-Tronc-Pacifique se propose de faire, mais j'espère qu'un jour ou l'autre il y construira une ou deux lignes, avec lesquelles celle de Nepigon pourra se raccorder.

M. HUGHES (Victoria) : Existe-t-il une charte pour l'établissement d'une voie à travers le lac Nepigon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que le plan consiste à construire la voie ferrée entre le lac Supérieur et le lac Nepigon, et de la prolonger de 40 milles vers le nord à partir de ce dernier lac.

M. HUGHES (Victoria) : La charte ne parle-t-elle pas d'un chemin de fer ininterrompue ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi la voie ferrée ne fait-elle pas le tour du lac ? Il serait absurde de la construire jusqu'au lac,

de faire ensuite la traversée en canot ou en steamer et de la prolonger après cela. Un chemin de fer qui contournerait le lac devrait se tenir à une certaine distance vers l'ouest, et il y trouverait une vallée très avantageuse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y aura quarante milles jusqu'au lac Nepigon, et quatre-vingt milles, je crois, du sud au nord du même lac. Ensuite la ligne sera prolongée de quarante milles au nord du lac Nepigon. De cette manière on formera un réseau comprenant environ quatre-vingt milles de chemin de fer et les eaux navigables du lac qui servira de moyen de communication entre le pays en général et le Grand-Tronc-Pacifique en voie de construction facilitera le transport des matériaux et des approvisionnements. Rien n'empêche de compléter les raccordements plus tard.

M. CLANCY : Sera-ce un chemin de fer de colonisation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour le présent c'est purement et simplement une voie de colonisation ; après la construction du tronçon qui rejoint les deux lacs, on se servira du lac Nepigon qui a une centaine de milles de longueur pour faire le transport. On nous assure qu'il existe dans cette région du bois à pâte en abondance et qu'on se propose de fonder plusieurs fabriques de pâte de bois ainsi que des établissements de pêche. Ceux qui sont à la tête de ces entreprises y risquent leurs capitaux et sont prêts à construire le printemps prochain s'ils reçoivent de l'aide.

M. CLANCY : Si je comprends bien, l'objet est de construire une voie ferrée pour relier le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le lac Nepigon, et cette ligne de chemin de fer a déjà reçu une subvention du gouvernement d'Ontario sur les dix premiers milles. Ensuite on se servira des eaux du lac Nepigon pour transporter le bois à pâte ou d'autres matériaux, et le chemin de fer sera en même temps utile à la colonisation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les allégations que l'on a apportées.

M. BROCK : Ce ne peut être qu'une route d'été. En hiver, le lac n'est pas navigable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette route sera utilisée pendant l'hiver pour le transport des provisions, qui peut se faire en traîneau sur la surface gelée du lac.

A la Compagnie du chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord, pour une ligne partant de Little-Current, sur le parcours de son réseau, devant s'étendre jusqu'à Sudbury et de là à la voie principale de la Compagnie du Pacifique Canadien, ne dépassant pas une longueur de trente milles pour remplacer la subvention sur vingt et un milles, octroyée par le chapitre 7 des statuts de 1899, item 38 de l'article 2.

M. HUGHES (Victoria).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous votons un crédit pour neuf milles nouveaux, et nous renouvelons l'ancien crédit voté pour les 21 milles en question. Ce chemin desservira les mines de nickel et fera correspondance avec le Pacifique Canadien.

M. CLANCY : Est-ce qu'on a l'intention de pousser la construction de ce chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, le chemin de fer de Manitoulin à la rive Nord passe au sud de la voie du Pacifique Canadien après avoir quitté l'île de Manitoulin. Les conditions de sa charte le ramènent dans Ontario.

M. SPROULE : Est-ce que ce tronçon de chemin de fer déjà subventionné par le gouvernement d'Ontario, et pour lequel nous avons voté un crédit auparavant, fait partie du réseau de M. Clergue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : C'est la ligne qui devait aller à Manitoulin et de là traverser à Tobermory, puis de là à Wiarton et enfin de Wiarton à Meaford. J'ai déjà dit, il y a quelques années, que je ne croyais pas qu'on eût sérieusement l'intention de construire le tronçon de l'île Manitoulin.

Malgré cela, M. Clergue fut assez habile pour gagner le concours de la population du sud-ouest d'Ontario, et cette influence lui permit d'obtenir une subvention qu'il employa à établir sa voie dans les forêts jusqu'à ses cantons de bois et ses mines. J'aurais préféré qu'il l'eût appliquée à la construction du tronçon du Manitoulin à Tobermory, et de là à Meaford par Wiarton. Cela nous eût donné un chemin de raccourci jusqu'à l'embranchement du Pacifique Canadien sur le Sault Sainte-Marie ; mais j'imagine que cette idée doit être abandonnée. Qui soutient ce projet, aujourd'hui?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre honorable collègue se trompe de chemins. M. Clergue et ses associés avaient deux chartes : celle du chemin de fer de Manitotoulin à la rive Nord et l'autre était relative à l'Algoma-central. Ils obtinrent du parlement des subventions pour les deux entreprises ; mais il reste, sur le projet de Manitoulin à la rive Nord, des subventions valables durant une autre année pour 21 milles de voie. M. Clergue employa la subvention à l'établissement de l'Algoma-central qu'il construisit jusqu'aux mines, et prolongea vers le nord pour atteindre le Pacifique Canadien. C'était une entreprise toute distincte de l'autre, quoique dirigée par M. Clergue et ses associés.

M. SPROULE : Mais ce chemin de fer devait aller jusqu'à Little-Current, et de là

s'étendre vers la voie du Pacifique Canadien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans tous les cas, ce sont deux sociétés distinctes. M. Clergue a fait plus d'ouvrage sur l'Algoma-central—dont il a construit plus de 100 milles de long—tandis qu'il n'a fait que 12 ou 13 milles de l'autre chemin de fer à partir de Sudbury en gagnant vers les bassins houillers. Ce tronçon de neuf milles va dans une autre direction et n'a pas été subventionné.

J'avoue que les entreprises auxquelles M. Clergue a pris part ne sont pas en ce moment dans une situation bien brillante. Néanmoins, plusieurs d'entre nous les regardent comme des entreprises de première importance, et nous reconnaissons qu'il y a déjà consacré des sommes très considérables. Ces entreprises se débattent dans des difficultés inouïes, cela ne laisse aucun doute ; mais je garde la confiance que ces industries finiront par être solidement établies et qu'elles progresseront. Il nous a exposé qu'il espère encore——

M. SPROULE : Qui vous a exposé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Clergue. Il est, je crois, l'initiateur de ces projets de chemins de fer. Il affirme qu'il s'est arrangé avec de puissants financiers pour terminer la construction de ces voies ferrées, pourvu qu'on l'aide. Cet industriel a déjà fait des choses merveilleuses ; et il me semble que nous pouvons bien lui renouveler ce modeste crédit.

Nous désirons que ce chemin de fer soit construit ; nous sommes tous d'accord sur ce point. On a déjà jeté beaucoup d'argent dans les entreprises commencées là-bas, et pour ma part, j'ai confiance qu'elles pourront réussir. J'espère également que M. Clergue recueillera un de ces jours la récompense due à ses travaux. Les premiers bailleurs de fonds dans quelques-unes de ces entreprises perdront peut-être de l'argent. Si cela arrive, nous le regretterons sincèrement; mais je crois que la région prendra des développements et que le succès attend ces entreprises.

M. SPROULE : Je le crois aussi, mais j'oserai dire que M. Clergue ne me paraît guère entendu dans l'élaboration de projets de voie ferrée. C'est l'opinion que ses insuccès ont fait naître chez moi à cet égard. C'est un habile homme, sans doute. Il a créé des industries qui, si elles se maintiennent, sont susceptibles d'acquérir une haute valeur, et je suis sûr que chacun serait heureux que cet homme fût récompensé de ses peines. Mais la première et la principale cause de ses déboires, c'est qu'après avoir commencé une entreprise, au lieu d'en assurer la réussite, il y greffe des projets dans lesquels il voit des millions à faire, qu'il poursuit durant un temps et qu'il abandonne peu après pour quelque chose de nouveau.

A propos de ses entreprises de chemins de fer, permettez-moi de vous en donner quelques exemples.

Il obtint l'appui de la population de l'Ontario occidental pour une subvention en faveur de son projet. Il devait établir une voie ferrée partant de Meaford pour atteindre Tobermory, atterrissant à l'île Manitoulin qu'elle traversait dans toute sa largeur jusqu'à Little-Current, d'où elle enjambait sur la rive Nord pour continuer dans la direction du Nord. Ses amis ont déployé et exploité ce projet durant la campagne électorale. Lui-même faisait réclamer, dans les colonnes du "Monitor", la construction de la ligne projetée tout entière. Cela se passait dans la division de Grey-nord. J'avais quitté Ottawa depuis peu ; mais jusqu'à ce moment M. Clergue n'avait pas encore déposé ses plans au ministère des Chemins de fer. Cependant, on fit dire au public que des soumissions étaient demandées pour adjuger la construction immédiate de la voie. J'écrivis au ministère pour savoir si M. Clergue y avait déposé des cartes ou des devis relatifs à ce projet, et l'on me répondit que rien de la sorte n'avait été fait. Donc, bien qu'il n'eût encore ni soumis ses plans au gouvernement, ni obtenu l'autorisation de celui-ci pour se mettre à l'œuvre, M. Clergue mit au concours public l'adjudication des travaux d'établissement de son chemin de fer projeté.

Naturellement, l'élection faite, il y eût un temps d'arrêt. La validité de l'élection fut attaquée devant les tribunaux, et l'élu perdit son siège. Le gouvernement ordonna une nouvelle élection. Le même jeu recommença. On le renouvela deux ou trois fois, et je ne sais vraiment combien de fois il servira encore au même but. Je suis bien sûr qu'on n'avait pas réellement l'intention de construire cette voie ferrée. Néanmoins, M. Clergue mit en marche deux équipes d'ingénieurs dans une direction opposée. On persuada aux électeurs qui voulaient le chemin de fer au nord qu'il serait fait selon leur désir, s'ils votaient en faveur du candidat officiel ; on tint le même langage à ceux qui voulaient le chemin de fer au sud.

Malgré cela, nos amis ne se fussent pas plaints de cette manœuvre, si on avait effectivement construit le chemin de fer promis.

Maintenant, il semble qu'on veuille recommencer à jouer la même comédie. M. Clergue a jeté sur le papier un plan mirifique dans le but d'obtenir l'appui d'un grand nombre de municipalités urbaines et rurales pour une demande de subventions qu'il appliquera, s'il les obtient, au parachèvement du tronçon qui pénétrera jusqu'à ses concessions forestières et minières ; c'est un moyen qu'il prend pour détourner la voie vers les terrains qu'il exploite.

Je n'allègue pas que ce projet est condamnable en soi, car le public en retirera certainement quelque bénéfice ; mais je soutiens que M. Clergue fait accroire à beau-

coup de gens qu'il a l'intention réelle de bâtir le chemin de fer de l'île Manitoulin à la rive du Nord, quand cela n'est pas.

Aujourd'hui, nous nous disposons à lui prêter secours et assistance pour détourner la voie ferrée vers ses concessions minières. Si M. Clergue se propose sérieusement de poursuivre les travaux avec l'intention de les mettre à chef, je ne dirai pas qu'il faudrait s'y opposer, car la région bénéficierait grandement de ces travaux.

M. HUGHES (Victoria) : Cette voie passera-t-elle dans le voisinage des propriétés de la " Spanish River Pulp Co. "

M. DYMENT : Oui ; il existe déjà un mille de voie entre le Pacifique Canadien et l'établissement de la " Spanish River Pulp Co."

M. BROCK : Je désire offrir un avis. Il ne paraît pas possible de délibérer tous ces crédits se soir. Quand on demande une charte c'est l'habitude d'apporter au comité des chemins de fer de grandes cartes indiquant le trajet de la voie projetée, l'emplacement des chemins de fer du voisinage, et autres renseignements utiles. Par rapport à ces demandes de subventions, pouvons-nous espérer que des cartes semblables seront déposées devant le comité général? Cela nous donnerait une meilleure idée de la situation que ces petites cartes. Pour ma part, je n'y vois pas grand chose à présent, et je crois que plusieurs sont comme moi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut se rappeler que les chartes concernant quelques chemins de fer subventionnés ont été octroyées, non pendant cette session, mais il y a plusieurs années déjà. Il n'est pas possible de se procurer ces cartes ; mais je ferai apporter toutes celles que nous pourrons avoir.

M. HENDERSON : La rédaction de ce projet de résolution me paraît fautive. Je ne la comprends pas. Voici ce qu'elle porte :

A la Compagnie du chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord, pour une ligne partant de Little-Current, sur le parcours de son réseau, devant s'étendre jusqu'à Sudbury, et de là à la voie principale de la Compagnie du Pacifique Canadien.

Sudbury est sis sur la ligne principale.

Lè MINISRE DES FINANCES : On vient de me le faire observer. Il y a quelque chose qui ne va pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette demande a été rédigée par le procureur de la compagnie. Il serait peut-être bon de prendre des renseignements à ce sujet. L'honorable député (M. Henderson) s'opposerait-il au vote de cet article, si le ministre s'engageait à donner une explication ou à modifier ce texte lors de la troisième lecture?

M. HENDERSON : Je m'y oppose en principe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais maintenant que la conscience de l'honorable député est satisfaite et qu'il sait que ce crédit sera voté quand même, je pense qu'il ne conviendrait guère de s'opposer à l'adoption d'un petit item comme celui-ci, lorsque le gouvernement s'engage à apporter des éclaircissements en troisième délibération.

M. HENDERSON : Cest-à-dire que le gouvernement nous demande de lui donner carte blanche pour modifier le texte de cette résolution, ce qui lui permettra de l'appliquer à un chemin de fer à la lune. Je ne suis pas disposé à voter une subvention que le gouvernement emploiera à sa guise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est bien. L'article est réservé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics vous a offert de modifier la rédaction du bill en dernière délibération du comité général. Voilà ce que propose mon honorable collègue ; il ne dit pas que le gouvernement veut le faire lui-même.

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Nepigon et Saint-Joseph, pour une ligne de chemin de fer se dirigeant de Port-Arthur vers le nord-est, en tout 50 milles au plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette voie traversera un bon territoire agricole. Je crois que M. Burke, de Port-Arthur, est le principal promoteur de cette entreprise. Nous avons reçu des dépêches d'un grand nombre de notables du voisinage, sollicitant cette subvention. Elle nous est aussi demandée par la chambre de commerce de Port-Arthur.

M. HUGHES (Victoria) : C'est le meilleur territoire agricole de toute cette région. La voie se dirige au nord-est de Port-Arthur. La population de cette ville a droit à plus d'égards que n'importe quel autre bourg de la Confédération. Dans un temps où le développement de cette ville était stationnaire, et où la propriété immobilière ne rapportait presque aucun intérêt, la population tint bon quand même ; et maintenant qu'ils ont passé cette période de stagnation et qu'ils marchent dans la voie de la prospérité, ses courageux citoyens désirent que le nord du pays soit ouvert à la colonisation. Tout secours donné à cette localité rapportera au centuple.

M. HENDERSON : Quelle est la subvention que le gouvernement provincial a accordée?

M. DYMENT : $2,000 par mille.

M. CLANCY : Le gouvernement provincial donne $2,000 en argent pour les premiers dix milles de voie, et une subvention en terres de 5,000 acres par mille pour toute la longueur à construire, soit 225 milles. Cette subvention qui nous est demandée,

est-elle pour les premiers dix milles en faveur desquels la province d'Ontario a accordé un subside en argent?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les renseignements que je possède ne parlent pas de la longueur kilométrique subventionnée. Ils disent simplement que le gouvernement d'Ontario a accordé une subvention, et je suppose que la nôtre portera sur la même longueur kilométrique.

M. CLANCY : La subvention accordée par la province concerne les dix premier milles, et la subvention en terres, toute la longueur de la voie projetée.

Cette subvention ne concorde pas avec l'un des objets du Grand-Tronc-Pacifique qui devait être un chemin de colonisation entre Québec et Winnipeg. Le gouvernement établit à l'heure actuelle des chemins de colonisation partant du lac Supérieur et se dirigeant vers le Nord ; et quand nous aurons voté des secours à cinq ou six voies ferrées dans cette direction, il nous sera facile de convaincre le public que nous faisons une œuvre colonisatrice, une œuvre bien plus effective à cet égard que par le moyen du Grand-Tronc-Pacifique. Ces voies ferrées pénétrant dans le Nord serviront bien mieux l'œuvre de la colonisation qu'une ligne s'étendant de Québec à Winnipeg et n'ayant de débouchés qu'à ses extrémités.

J'ai éprouvé beaucoup de satisfaction d'entendre le ministre des Travaux publics alléguer que ce projet visait à remplir un but colonisateur et à transporter les produits de ce pays. En face de cette politique nouvelle du gouvernement qui déclare vouloir servir la colonisation en subventionnant des chemins de fer allant du sud au nord, je lui demanderai s'il se propose d'abandonner cette partie de son projet d'un réseau transcontinental comportant un moyen direct de coloniser les terres du Nord.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous soyons disposés à abandonner aucune partie de cet excellent projet.

Il est fait rapport des délibérations du comité.

Le ministre des Finances propose l'ajournement de la séance.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances voudra-t-il nous dire quels sujets nous discuterons demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le feuilleton contient encore quelques bills et quelques ordres dont nous désirons nous débarrasser au commencement de la séance. Il ne faudra guère de temps pour en décider. Le gouvernement mettra ensuite en discussion les subventions aux chemins de fer.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quand sera déposé le projet de résolution relatif au pont de Québec ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami trouvera ce renseignement au procès-verbal, demain matin.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il de nouvelles informations à communiquer à la Chambre au sujet de l'arbitrage de l'Alaska ? La presse a publié que la commission rendrait sa décision aujourd'hui au demain.

Le MINISTRE DES FINANCES : On est mardi à Londres ; nous ne le sommes pas encore ici, je crois. Le gouvernement n'a, au reste, aucune information officielle à communiquer à la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 20 octobre 1903.

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

FRONTIERE DE L'ALASKA—COMMISSION.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du très honorable premier ministre une dépêche de New-York déclarant que les membres canadiens de la commission ont refusé de signer le jugement du tribunal et qu'une dépêche télégraphique a été envoyée par le très honorable premier ministre en Angleterre approuvant leur conduite. A-t-il quelque renseignements à fournir à la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai été informé que le jugement doit être signé aujourd'hui à midi, et qu'il ne sera pas unanime. Je n'en connais pas davantage. Il va sans dire que je ne voudrais pas prendre sur moi de communiquer avec les commissaires quant à leur ligne de conduite.

M. SPROULE : La lecture de cette dépêche m'a engagé à poser cette question au très honorable premier ministre.

REGISTRAIRE DE LA COUR SUPREME.

La Chambre, de nouveau en comité sur le bill (n° 268) relativement au registraire de la cour Suprême du Canada.—(Le ministre de la Justice.)

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que nous remettions à l'examen l'article 3, en vue de résoudre la difficulté soulevée par mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) quant aux appointements du registraire. Il a fait obesrver que le registraire pourrait, aux termes de l'article 3, continuer de recevoir les $600 qui lui sont payés pour

la rédaction des rapports de la cour Suprême. Afin d'éviter cela, je proposerais que l'article 3 fût biffé, et qu'un autre fût mis à la place. En conséquence j'ai l'honneur de proposer :

Que l'article 3 dudit bill soit biffé et remplacé par ce qui suit :

3. Le registraire, sous la direction du ministre de la Justice, sera chargé de surveiller et de conduire les fonctionnaires, commis et employés nommés à la cour Suprême. Il donnera tout son temps au service public et ne retirera aucune paie, aucun droit ni aucune allocation sous aucune forme, en sus du montant fixé par le présent acte.

4. Les dispositions relatives au traitement ainsi qu'à l'acceptation d'aucune paie, d'aucun droit ou d'aucune allocation, contenues dans les articles précédents ne s'appliqueront pas au registraire actuel tant qu'il continuera d'agir comme l'un des commissaire de la revision des statuts du Canada.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il reçoit $2,600 comme traitement, et $600 en vertu d'un décret du conseil pour faire le compte rendu des jugements de la cour. Ces $600 sont votés dans l'acte des subsides. Le présent bill ne viendra en vigueur que lorsque la révision des statuts sera complétée, et son traitement restera ce qu'il est, savoir : $2,600 plus $600. Il reçoit actuellement, en outre, un traitement de $1,200, en sa qualité de commissaire pour la revision des statuts. Une fois cette revision complétée, il recevra les appointements fixés par ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'il recevra son augmentation, continuera-t-il de remplir les fonctions pour lesquelles il reçoit aujourd'hui une rémunération de $600.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il remplira les mêmes fonctions.

L'amendement est adopté.

L'honorable M. HAGGART : Quel est l'effet de l'article 2 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la même disposition qui existe quant aux sous-ministres. Son traitement commence à $3,500, avec une augmentation de $100 par année, jusqu'à ce qu'il atteigne $4,000. Mais on tient compte de toutes les années pendant lesquelles il a été en fonctions jusqu'à présent. Par exemple, s'il a été cinq ans en fonctions lorsque cet acte sera mis en vigueur, il commencera à un maximum de $4,000. S'il n'a été que quatre ans en fonctions, il commencera à $3,900, et ainsi de suite. Comme il a été nommé en 1898, il a été cinq ans en fonctions, et par conséquent aura droit tout de suite à $4,000.

L'honorable M. HAGGART : Je pensais qu'en vertu du bill il aurait droit à $3,500 sur-le-champ, son traitement devant être augmenté de $100 par année, jusqu'à ce qu'il atteigne un maximum de $4,000. Mais je vois que d'après l'interprétation de l'honorable ministre, il va commencer à $4,000.

M. FITZPATRICK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Qu'on me permette de tirer la chose au clair. Il a droit à $3,500 de traitement pour commencer ; et il a droit à des augmentations annuelles de $100 par année jusqu'à ce qu'il atteigne le maximum de $4,000. Mais s'il a été en fonctions pendant un an, deux ans, trois ou cinq ans, ces années seront comptées dans le calul du chiffre de l'augmentation. S'il a été deux ans en fonctions, son traitement sera de $3,700 ; s'il a été trois ans en fonctions, son traitement sera de $3,800, et ainsi de suite. C'est là le principe général. Mais il est prescrit que le bill ne sera applicable au registraire de la cour Suprême que lorsqu'il aura cessé d'agir en qualité de commissaire de la revision des statuts. Ainsi, tant qu'il continuera d'agir en cette qualité, il restera comme aujourd'hui avec un traitement de $3,200.

L'honorable M. HAGGART : Alors cette revision des statuts sera terminée dans à peu près six mois ou un an?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans un an, je suppose.

L'honorable M. HAGGART : Puis, il recevra sur-le-champ le traitement maximum établi par le bill?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien, je proteste contre cette multiplication des emplois et cette création de sous-chefs là où il n'y en a pas besoin. Et quant à la position de registraire de la cour Suprême, je ne crois pas que les aptitudes requises chez un tel fonctionnaire justifient le paiement d'appointement aussi élevés que ceux que nous payons dans ce cas.

Article 4.

L'honorable M. HAGGART : Combien ce fonctionnaire reçoit-il pour la revision des statuts?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Douze cents dollars.

L'honorable M. HAGGART : Alors, il reçoit $4,000 actuellement?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un peu plus que $4,000.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

MODIFICATION DE L'ACTE DES ELECTIONS FEDERALES.

La Chambre de nouveau en comité sur le bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales.

Article 2.

2. L'Acte des Elections fédérales, 1900, est modifié par l'insertion de ce qui suit immédiatement après l'article 9 :

Vote obligatoire.

9a. Quiconque ne vote pas à une élection à laquelle il a droit de vote sera privé du droit de suffrage pendant une période de six ans suivant la date de cette élection.

2. Nul, toutefois, ne sera privé du droit de suffrage, s'il a été empêché de voter par suite de maladie ou d'absence du district électoral, (pourvu qu'il ne se soit pas absenté dudit district dans le but de se dispenser de voter), ou s'il a été fait en même temps plus d'une élection et que cet électeur ait voté dans quelque autre district électoral dans lequel il avait droit de vote. Mais le juge de toute cour de record, après s'être convaincu que l'électeur avait quelque autre raison bonne et suffisante pour ne pas voter, pourra lui accorder un certificat de qualification le rétablissant dans son droit, lequel certificat pourra être en la forme KK.

3. Quiconque, après avoir été privé du droit de suffrage aux termes du présent article, vote ou tente de voter dans un district électoral, sera coupable d'un infraction justiciable du jury et passible d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars et des frais, ou, à défaut de paiement de ladite amende et des frais, de l'emprisonnement pendant une période d'au plus six mois et d'au moins trois mois, avec ou sans travaux forcés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là un article qu'il va nous être presque impossible d'adopter maintenant. Je pense qu'il est en avance sur l'opinion publique, et je ne vois pas de raison pour rendre obligatoire l'exercice du droit de suffrage. C'est un droit qui peut être exercé par l'individu suivant sa conscience, et je ne vois pas pourquoi nous le forcerions à voter.

M. FOWLER : Le même raisonnement pourrait s'appliquer à toute infraction. Un individu peut avoir une conscience tellement élastique qu'il tienne à se faire payer pour son vote ; mais je suppose que l'honorable ministre ne voudrait pas prendre pour guide en une question de ce genre la conscience de cet homme; et il ne voudrait pas non plus l'exempter de la peine parce que la conscience de cet homme ne lui fait pas de reproches. Quant à l'affirmation que cette disposition est en avance sur l'opinion publique, je ne vois pas que l'honorable ministre l'ait prouvée. Il me semble que cet article nous fournit le moyen le plus direct et le plus efficace d'arriver à ce que toute la Chambre prétend vouloir établir : une plus grande pureté des mœurs électorales.

M. LaRIVIERE : Bien qu'il soit considéré très désirable que tous les électeurs votent en temps d'élections, je crois le principe du vote obligatoire entièrement condamnable. En même temps, je ferai observer au ministre de la Justice que, dans le Manitoba, nous nous arrangeons pour protéger l'électeur, qui en raison de scrupules de conscience, ne désire pas voter. Dans le Manitoba, tout électeur qui désire voir figurer son nom sur la liste, doit en faire la demande, et il n'y a que ceux dont les noms sont inscrits qui ont droit de voter. Nous avons un grand nombre de personnes dans le Manitoba, et aussi dans les Territoires du Nord-Ouest qui, par scrupule de conscience, ne veulent pas voter. Ces gens ne se font pas inscrire, et en conséquence, ils ne sont pas appelés à voter. Par ce moyen, dans le Manitoba, nous arrivons à protéger ceux que leurs scrupules religieux empêchent d'exercer le droit de suffrage. Mais si nous adoptons le principe du vote obligatoire, nous les mettrons dans une position embarrassante, car leur conscience ne leur permet pas de voter.

M. FOWLER : La position de ces personnes n'en serait pas changée. Si elles ne désirent pas voter, leurs noms seront biffés de la liste. Aucune peine ne leur est infligée.

M. LaRIVIERE : Mais le même état de choses n'existe pas dans les autres provinces. Là, ceux qui ont droit de vote, sont placés sur la liste qu'ils le désirent ou non ; et s'ils sont inscrits sur la liste, même contre leur désir, ils seront constraints de voter.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice a dit que l'exercice du suffrage est un privilège. C'est plus que cela. L'électeur est un fidéicommissaire ; il remplit une mission, non seulement pour lui-même, mais pour un grand nombre d'autres de son entourage qui n'ont pas droit de vote. Il est donc tenu d'exercer ce droit de suffrage d'une manière ou de l'autre. Ce n'est pas un privilège conféré à l'individu pour qu'il l'exerce suivant son bon plaisir ; c'est un devoir dont il est tenu envers le reste de la société; c'est un fidéicommis dont il se trouve chargé. Le cens électoral peut être limité. Il y a une certaine classe de femmes dans la société qui n'ont pas droit de vote ; l'électeur exerce ce droit pour elles ; dès lors, pourquoi ne pourrait-on pas le contraindre de l'exercer ? Si, une fois rendu au bureau de votation, il s'aperçoit qu'il n'y a pas de différence entre les deux partis ou entre les deux candidats, s'il est embarrassé de savoir comment choisir entre les deux, il peut laisser le bulletin en blanc. Mais assurément c'est son devoir de voter, puisqu'il est revêtu de ce droit, non pas seulement pour lui-même, mais pour d'autres.

M. FRASER : Il agit en hypocrite s'il dépose un bulletin blanc.

L'honorable M. HAGGART : Nullement. Il se peut qu'il n'y ait aucune différence entre les deux candidats. Mais il y a un meilleur moyen que celui-là. Le ministre des Finances, en parlant de ce bill, a signalé à l'attention le développement de la corruption électorale dans notre pays. Nous voulons mettre fin à ces manœuvres. Un des principaux moyens d'exercer la corruption c'est de dépenser de l'argent pour engager les électeurs à voter, à exercer ce devoir dont ses concitoyens l'ont chargé,—je ne dis pas exercer un privilège, comme le ministre de ministre de la Justice l'a dit, mais remplir un devoir. Nous voulons les amener au bureau de voation ; et quel est le meilleur moyen d'y arriver ? Voilà vingt ans que j'y songe. Je me suis opposé au principe,

qu'on a préconisé en cette Chambre à maintes reprises, du vote obligatoire ; mais j'en suis venu à la conclusion qu'il n'y a pas deux moyens de se défaire de la corruption, de mettre fin aux fraudes pratiquées dans les élections, et qui sont trop répandues actuellement : ces deux moyens sont le vote obligatoire et le scrutin découvert.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Le scrutin découvert est une bonne chose.

L'honorable M. HAGGART : Je suis en faveur du scrutin découvert. Je suis d'avis de forcer l'homme qui a un devoir à remplir ce devoir d'une manière ou de l'autre, en faveur de l'un ou de l'autre candidat ; et s'il est embarrassé de choisir entre eux, qu'il se rende au bureau de votation et qu'il déclare, en déposant un bulletin blanc, que ni l'un ni l'autre des candidats ne fait son affaire.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une question toute théorique que celle de savoir si le droit de suffrage est un devoir ou un privilège. Que ce soit un devoir ou un privilège, il peut être exercé de deux manières : En s'abstenant aussi bien qu'en votant. Le système de gouvernement dont nous jouissons, et que tous reconnaissent comme de beaucoup le meilleur qui puisse être imaginé, c'est celui du gouvernement de parti. Il est impossible d'administrer le pays si ce n'est au moyen d'organisation de partis. Quelle a été notre expérience à tous ? Il arrive parfois, comme nous savons, qu'un homme est mécontent de la conduite du parti qu'il appuie ordinairement ; pourtant, il n'a pas confiance dans le parti opposé. Sa conscience ne lui permet pas de suivre son parti, parce qu'il condamne certains actes commis par ce parti, il veut manifester sa désapprobation, il a le droit de manifester sa désapprobation de ces actes, et le mode le meilleur et le plus effectif de le faire, c'est de refuser de voter. Il n'est pas un seul député en cette Chambre qui ne connaisse des exemples de cette nature. Un candidat ne réussit pas à amener au bureau de votation pour voter en sa faveur certains membres de son propre parti, parce que, suivant eux, leur parti s'est rendu coupable de quelque acte qu'ils réprouvent, ou qui ne concorde pas avec la politique générale de ce parti. Dans ces circonstances, pourquoi un, trois, quatre ou vingt des citoyens des plus respectables d'une paroisse ne manifesteraient-ils pas leur dissentiment en s'abstenant de voter ? Ils ont le droit de dire : Nous ne voterons pas pour vous ; et comme nous ne pouvons pas voter pour l'autre parti, qui ne nous inspire pas confiance, nous nous proposons de ne pas voter du tout. N'est-ce pas là une manière légitime d'exercer le droit de suffrage ? N'est-ce pas là une manière des plus nobles, des plus morales et des plus efficaces d'affirmer son indépendance en certaines occasions ? Bien plus, son efficacité a été démontrée dans toutes les cas où il y a recouru. Je dis donc que vous ne pouvez forcer un homme à voter, le forcer à commettre un acte d'hypocrisie, en se rendant au bureau de votation pour y déposer un bulletin blanc. Je crois que dans ces circonstances un homme a le droit de dire : Je ne voterai pas pour vous cette fois-ci ; je le déclare ouvertement ; et je ne voterai pas non plus pour l'autre parti, parce que je n'ai pas foi en sa politique ; je resterai donc chez moi. Je fais appel à la conscience de tous ces honorables députés de l'opposition ; je fais appel particulièrement à la conscience de mon honorable de King, N.-B. (M. Fowler), qui a pris une part si active à la discussion de cette question : Est-il juste dans les circonstances de forcer l'électeur à voter ? Il est vrai que si nous laissons subsister ce privilège d'abstention, nous ne pourrons atteindre une certaine classe d'électeurs qui veulent vendre leur vote. Or, qu'on me permette de dire que, d'après mon expérience de la campagne—je ne parle pas des villes, que je ne connais pas beaucoup—le nombre des électeurs qu'on peut acheter est très restreint, insignifiant. Vous trouverez toujours une certaine proportion d'électeurs prêts à accepter des présents ; mais la plupart votent suivant leur conscience, suivant leurs lumières, avec leur parti. Sans doute, il y a des exceptions, il y en a toujours qui attendront au dernier moment pour voter. Nous avons l'homme de cinq heures, l'homme de quatre heures et demie qui différera de voter jusqu'au dernier moment, attendant le plus haut enchérisseur. Si vous établissiez le vote obligatoire, et si ces gens étaient forcés de se rendre au bureau de votation, pensez-vous qu'ils seraient moins disposés à accepter un présent ? Ils l'accepteraient un peu plus tôt, voilà tout. Ils n'attendraient pas le plus offrant, mais ils agréeraient la première proposition qui leur serait faite. Pour ma part, je pense que le régime actuel est le meilleur et le plus viril que nous puissions imaginer.

M. FOWLER : Je reconnais avec le très honorable premier ministre qu'il n'y a qu'un petit nombre de personnes, dans les circonscriptions rurales, qu'il soit possible de corrompre ; malheureusement, elles sont encore assez nombreuses, dans la plupart des comtés, pour décider de la victoire. Elles détiennent la balance du pouvoir. Il y a d'honnête gens dans les deux partis ; ils forment la grande masse. L'électorat, en très grande majorité, je crois, est honnête et ne saurait être corrompu. Malheureusement, il en est un certain nombre dans chaque district électoral qu'il est possible d'acheter, et lorsqu'ils se jettent tous, ou la plupart d'entre eux, du même côté, c'est de ce côté bien souvent que penche la balance. C'est cette classe que nous voudrions atteindre. Le point faible du raisonnement du premier ministre c'est qu'il ne semble pas

saisir la vérité du principe que le droit de suffrage est aussi un devoir. Comme l'honorable député de Lanark (M. Haggart) l'a fait observer, c'est une mission que l'électeur exerce non seulement pour lui-même, mais aussi pour d'autres, pour les mineurs et les femmes qui n'ont pas droit de vote. Le fidéicommissaire ne remplit pas son devoir en s'abstenant de se conformer aux conditions du fidéicommis ; ce serait la négation de la doctrine des fidéicommis. Quel droit un individu a-t-il de décider sur un simple caprice qu'il remplira ou ne remplira pas sa fonction ? Nous vivons sous un régime de gouvernement de parti, et l'électeur a le droit de choisir l'un de ces partis ; mais je ne saurais accepter la doctrine posée par le premier ministre, qu'en s'abstenant de voter l'électeur remplit sa mission.

M. EMMERSON : Les élections ont fréquemment lieu le samedi. Il y a un groupe nombreux de chrétiens dans les provinces maritimes, et notamment dans le comté d'Albert, que j'ai représenté pendant nombre d'années à l'Assemblée législative de ma province, qui, lorsque les élections se font le samedi refusent absolument de voter, en raisons de scrupules de conscience. Ce sont les Adventistes, qu'on trouve en grand nombre dans les comtés d'Albert et de Carleton et dans un grand nombre d'autres comtés du Nouveau-Brunswick. Nous sommes dans un pays de liberté religieuse, et bien que nous puissions différer profondément d'avec eux, ils ont droit à leurs opinions, ils ont droit à la liberté de conscience, et il me semble qu'il serait manifestement injuste d'imposer à ces gens des peines pour n'avoir pas voté.

M. FOWLER : Ne pourrait-on pas tourner cette difficulté en ne faisant pas d'élection le samedi ?

M. EMMERSON : Ce serait simplement absurde.

M. FOWLER : Jeudi serait tout aussi bien.

M. EMMERSON : Il est loisible de faire les élections de samedi; aucun statut interdit de faire des élections ce jour-là; et en choisissant un jour on ne tient pas toujours compte de ces circonstances. Il peut être plus commode, et de fait il est souvent plus commode, dans l'intérêt des manœuvres des exploitations forestières, surtout dans le Nouveau-Brunswick, de faire des élections le samedi, parce que les autres jours, ils sont dans les bois et empêchés de revenir jusqu'au samedi. Les pêcheurs sont aussi absents toute la semaine ; mais reviennent chez eux le samedi à temps pour voter et passer le dimanche à la maison.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Emmerson) a-t-il lu l'article 2, qui donne au juge le pouvoir d'exempter de toute peine celui qui s'est abstenu de voter ? La raison avancée par l'honorable député (M. Emmerson) serait reconnue excellente, et le juge ne sévirait pas.

M. EMMERSON : Je me rends compte des dispositions de la loi aussi bien que mon honorable ami (M. Fowler) ; mais je me rends compte également que ce serait une injustice manifeste de mettre tous ces hommes dans l'obligation de comparaître devant le juge, sans compter les frais que cela entraînerait, et l'ennui de s'excuser auprès du juge pour avoir suivi la dictée de sa conscience. Une telle loi serait injuste à tous égards, et en désaccord avec les droits constitutionnels dont nous jouissons au Canada.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (Texte) : Je crois, M. le président, qu'en discutant cette question comme nous le faisons, nous perdons un peu trop de vue les vrais intérêts du pays. Il ne faut pas oublier que les électeurs qui s'abstiennent de se rendre au bureau de votation, parce qu'il n'existe pas de loi pour les y forcer, ne sont pas une classe d'électeurs désirables au point de vue de l'intérêt public. Aussi, la question étant ainsi posée, il me paraît facile de la résoudre. A mon sens, les électeurs qui ne se donnent pas la peine de se rendre au bureau de votation ne sont pas, en général, des électeurs éclairés, bien au fait des intérêts publics sur lesquels ils sont appelés à se prononcer, ou bien, ce ne sont pas des électeurs honnêtes. Or, avec le scrutin imparfait, si l'on veut, que nous avons aujourd'hui, imparfait quant au nombre de suffrages exprimés, nous avons, du moins, comme compensation la qualité. Ce que nous perdons par la quantité nous le gagnons par la qualité. Je crois donc que les intérêts généraux du pays sont mieux servis par la sollicitude de ces électeurs honnêtes qui se rendent au bureau de votation de leur propre mouvement, qu'ils ne sauraient l'être par la présence de ces électeurs peu éclairés, ou malhonnêtes, que l'on veut forcer de voter par une loi. Quelle valeur aurait un verdict électoral rendu par une majorité obtenue au moyen du vote de gens sans instruction et sans honnêteté, en créant un système électoral imposant de fait une espèce de suffrage universel obligatoire ? D'après le système en vigueur aujourd'hui, ce que nous perdons au point de vue du nombre nous en sommes compensés par la qualité des suffrages exprimés.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que cette Chambre a perdu de vue la donnée initiale sur laquelle nous avons commencé à formuler cet acte électoral. La question de la rédaction d'un acte de cette nature fut référée à un comité, de l'avis du ministre des Finances. En recommandant à la Chambre d'en agir ainsi, l'honorable ministre déclara que malheureusement les manœuvres corruptrices étaient très répandues dans tout le pays, et il invita les mem-

bres des deux partis à coopérer en vue de mettre fin à ces manœuvres. Ce fut là notre point de départ. Si cette donnée est inexacte, si comme l'a déclaré le très honorable premier ministre les manœuvres de corruption sont peu répandues, surtout dans les districts ruraux, pourquoi le ministre des Finances a-t-il fait cette déclaration, et pourquoi ce bill a-t-il été préparé ? La proposition même que nous considérons fut faite par ce ministre en vue de mettre fin aux manœuvres corruptrices. Il déclara que peut-être un des moyens les plus efficaces de mettre fin à ces pratiques, c'était d'établir le vote obligatoire. Nous sommes d'accord avec lui, et nous nous sommes joints au gouvernement en vue de rédiger un bill au meilleur de notre connaissance, bill qui serait acceptable à la députation. Si cette corruption est répandue, comme l'a affirmé l'honorable ministre des Finances, et à raison, je crois, je suis de son opinion, qu'un des moyens les plus efficaces de mettre fin à ces pratiques serait le vote obligatoire ; et je crois aussi, comme je l'ai déclaré précédemment, que le comité aurait dû aller un peu plus loin et recommander le scrutin découvert. Si un homme a été acheté, vous pouvez alors vous en assurer, car, vous savez ce qu'étaient ses convictions jusqu'au moment où il a voté. S'il vote à l'encontre de ses déclarations passées, vos soupçons sont éveillés. Le scrutin découvert vous permet facilement de découvrir qui se sont vendus.

Le vote obligatoire nous épargnerait également l'énorme dépense qu'il nous faut faire pour amener au bureau de votation les gens à qui le pays a confié une mission et qui devraient la remplir d'eux-mêmes. La plupart des actes illégaux en temps d'élection ne prennent pas la forme d'actes directs de corruption, mais consistent dans la dépense d'argent en vue de transporter l'électeur au bureau de votation pour y remplir son devoir. Et pourquoi ne le remplirait-il pas ? Comme le dit mon honorable ami (M. Fowler), c'est une mission dont l'électeur est chargé au nom d'un certain nombre de personnes de son voisinage. Si c'est une mission, il devrait la remplir, absolument comme toute autre personne chargée d'une mission doit le faire. Pour ces raisons, je pense que le ministre de la Justice et le gouvernement devraient appuyer le bill ou indiquer quelque autre moyen de mettre fin à ces manœuvres corruptrices qui, d'après le ministre des Finances sont très répandues dans notre société, et en vue de la prévention desquelles il a proposé cette conférence entre les deux partis. Sûrement, ces manœuvres n'ont pas cessé depuis qu'il a fait cette déclaration. Et pourquoi les déclarations du ministre des Finances et celles du très honorable premier ministre ne concordent-elles pas ? Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas dit que le ministre des Finances se trompait et que, d'après son expérience, la corruption n'était pas très générale au Canada. Nous avons été mis sous l'impression que non seulement le gouvernement, mais tous les membres de la droite étaient d'avis que les deux partis devraient s'entendre pour mettre fin à cette corruption, que tout le monde sait être très répandue dans le pays. Si la mesure proposée n'est pas un remède, que le gouvernement en propose un. Quel remède le gouvernement propose-t-il, s'il n'est pas disposé à accepter la recommandation du comité ? Qu'il fasse quelque chose pour mettre fin à ces manœuvres frauduleuses dont l'existence est de notoriété publique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En supposant que ces actes de corruption dont l'honorable député a parlé soient réellement commis dans le pays, j'oserai dire que la proposition à l'étude n'est pas du tout un remède au mal. Ce n'est pas du tout un remède au mal que d'en mettre un autre à sa place ; et je considérerais que c'est un très grand mal de voter une loi empiétant de quelque manière sur les convictions religieuses d'aucun groupe de notre population. Mon honorable ami (M. Haggart) dit que le mal consiste en ce que les gens sont payés pour ne pas venir voter.

L'honorable M. HAGGART : Au contraire on paie pour les transporter au bureau de votation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et il propose comme remède à ce mal que les gens soient forcés de venir au bureau de votation.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En quoi est-ce un remède ? Si vous payez un individu pour qu'il n'aille pas au bureau de votation, il pourra, aux termes de ce bill, être forcé de se rendre au bureau ; et une fois-là il pourra y déposer son bulletin blanc, ou le maculer. Si, au contraire, vous payez pour le faire transporter au bureau, vous pourrez constater qu'il y est allé et jusque-là apparemment on vous en a donné pour votre argent ; mais s'il macule son bulletin, ou s'il n'y met pas de marque du tout, il n'en aura pas plus voté pour cela. Qu'il reste chez lui et ne vote pas ou qu'il se rende au bureau de votation et y dépose un bulletin blanc, dans un cas comme dans l'autre, il ne donne pas de vote. Dès lors, en quoi ce vote obligatoire est-il un remède ? Je maintiens que cette proposition est prématurée pour notre pays. Notre pays n'est pas le seul où la liberté constitutionnelle existe et où le peuple a le droit de suffrage ; mais de tous les autres pays, il n'y a que la Belgique où le vote obligatoire existe. Pourquoi ne l'ont-ils pas adopté en Angleterre, pourquoi ne l'ont-ils pas adopté aux Etats-Unis, pourquoi ne l'ont-ils pas adopté dans aucun de ces pays où le droit de suf-

frage existe ? Je soutiens que ce n'est pas là un remède au mal ?

L'honorable M. HAGGART : Quel remède proposez-vous ?

M. MONET : Le bon exemple?

L'honorable M. HAGGART : Nous avons suivi l'exemple du ministre des Finances.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Faites comprendre au peuple la valeur du droit de suffrage ; laissez se continuer pendant quelques années encore l'évolution qui se fait dans les idées à cet égard ; et vous aurez votre remède. Tout le mondre sait que la corruption très commune il y a quelques années disparaît rapidement. Mon honorable ami (M. Haggart) sait que ses amis de la gauche ne sont pas plus unanimes que nous ne le sommes nous-mêmes sur ce sujet. Nous en avons eu la preuve ce matin. Ce n'est pas une question de parti ; c'est une question sur laquelle les hommes sont libres d'exprimer leur opinion, indépendamment de toutes les considérations de parti. J'ai dit que nous étions partis d'un principe faux ; nous sommes partis du principe que le droit de suffrage est un devoir ; il n'en est rien ; aucun des auteurs qui traitent de cette question n'envisage le suffrage à ce point de vue.

L'honorable M. HAGGART : Au contraire, tous l'envisagent ainsi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tous ne s'expriment que vaguement sur le sujet ; j'ai certains de ces ouvrages ici.

L'honorable M. HAGGART : Vous vous trompez.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'honorable député me prête l'oreille un instant. Il ne lui est pas permis de dire que tous les auteurs traitant de la question l'envisagent à ce point de vue, pour ensuite refuser d'entendre la réponse. Woolsey, dans le volume intitulé "Political Science" (page 388, volume 1, paragraphes 5 à 127) discute cette question ; il dit :

Voter est un privilège, qui implique pour la plus grande partie un devoir ; l'imposer sous une peine quelconque serait incompatible avec la nature d'un privilège.

Je renvoie aussi l'honorable député à "Forum", volume 14, page 176 : "Vote vénal, méthodes et remèdes", où nous trouvons le même principe exposé ; et aussi à Leckney, "Démocratie et liberté", volume 1er, page 226, où nous trouvons encore le même principe posé. A tout événement, indépendamment de toutes les considérations de moralité politique, je dis que c'est un empiètement sur la liberté individuelle que d'imposer le vote obligatoire, et pour cette raison je m'y oppose.

M. FOWLER : Si M. Woolsey ou aucun autre déclare qu'il est incompatible avec la nature d'un devoir d'être imposé sous une peine quelconque, il dit simplement une absurdité.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOWLER : Il nie une vérité acceptée de l'univers entier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Fowler) ne devrait pas parler à l'étourdi comme il le fait. Woolsey n'a pas dit que c'était un devoir ; il a dit que c'était un privilège.

M. FOWLER : Le ministre voudra-t-il lire ce passage encore une fois ? Il verra que Woolsey dit : C'est un privilège qui entraîne un devoir. Ce sont là les paroles du Dr Woolsey, comme le ministre les a lues. Et Woolsey va plus loin dans le passage cité ; il dit qu'imposer un devoir——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne dit rien de tout cela ; il dit : imposer un privilège.

M. FOWLER : Alors lisez le passage de nouveau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Fowler) ne devrait pas se montrer trop sévère pour M. Woolsey. Voici ce qu'il a dit :

L'imposer sous une peine quelconque serait incompatible avec la nature d'un privilège.

Et il ajoute :

Que voter est un privilège qui implique en grande partie un devoir.

M. FOWLER : C'est exactement ce que j'ai dit.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOWLER : Oui, j'ai dit que c'était un privilège qui impliquait un devoir ; et l'absurdité de la prétention de Woolsey c'est qu'on ne saurait imposer un devoir parce que ce devoir a pour complément un privilège. L'essence même d'un droit c'est que c'est un devoir en même temps qu'un privilège. Tous ne peuvent pas exercer le droit de suffrage ; mais quelques-uns doivent le faire, et par conséquent, c'est le privilège de ceux qui sont choisis, de l'exercer. Par conséquent, quelques-uns jouissent du droit de suffrage, mais ce droit se trouve lié au devoir le plus grand du citoyen, celui d'exercer ce droit et de l'exercer convenablement et consciencieusement. Ainsi donc, l'homme n'exerce pas le suffrage en vertu du droit naturel ; mais étant revêtu de ce privilège, ayant été désigné pour exercer le droit de suffrage, non seulement pour lui-même, mais pour d'autres dans son voisinage qui en sont privés, il se trouve par là même tenu de certaines obligations envers l'Etat : il lui faut exercer ce droit, ne pas se dispenser de l'exercice à son caprice. Quel que soit le parti pour lequel il vote, il est tenu pleinement et complètement de remplir ce devoir dont il est chargé envers l'Etat. Comme le ministre de la Justice l'a

dit, ce n'est pas ici une question de parti. Les membres de la droite et de la gauche également sont divisés quant à l'opportunité de cet amendement. Le comité spécial se divisa sur cette question ; quelques-uns d'entre nous se rendaient compte que si cette proposition ne répondait pas pleinement peut-être au but que nous nous efforcions d'atteindre, pourtant, elle nous faisait faire un pas dans la bonne voie, et d'autres membres du comité, au contraire, pensaient que cette mesure ne serait pas praticable. C'est là l'idée qui semble dominer dans ce comité général. La majorité ici semble hostile à l'amendement, tandis que la majorité du comité spécial y était favorable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel a été le vote

M. FOWLER : Je pense que la majorité était d'une voix ; nous n'avons pas eu de discussion très vives à ce sujet. Bien que, à mon avis, cette mesure aurait de bons effets, je ne suis pas assez désireux de la voir adopter pour retenir la Chambre bien longtemps à cette phase de la session, à discuter longuement le principe.

M. GALLIHER : J'aimerais à faire observer à mon honorable ami que quel que soit le devoir impliqué dans ce privilège, c'est un devoir moral ,et il est contraire à tous les principes de droit d'imposer sous peine légale l'accomplissement d'une simple obligation morale.

M. RICHARDSON : Le ministre de la Justice vient de dire que c'est une des fonctions du gouvernement d'instruire le peuple de la valeur des privilèges dont il jouit à cet égard. Je ne puis concevoir de moyen plus effectif de former l'esprit public dans la circonstance que l'amendement incorporé dans ce bill. Ce ne peut-être une peine que de priver un homme d'un droit qu'il possède, pour la raison qu'il refuse d'exercer ce droit. L'individu qui refuse d'exercer le droit de suffrage, virtuellement, se dépouille lui-même de son privilège. On a prétendu que ni la Grande-Bretagne ni les Etats-Unis n'avaient adopté de lois de cette nature. Sommes-nous donc destinés, jeune et virile nation que nous sommes, à toujours rester en lisières ? Ne prendrons-nous jamais une initiative quelconque, et ne donnerons-nous jamais l'exemple au reste de l'univers ? Je soupire après le jour où le Canada sera une des nations dirigeantes du monde, où il conduira l'univers dans la voie du progrès le plus grand, de la civilisation la plus élevée, qu'on ait jamais observés, et je regarde cette mesure comme un pas dans la bonne direction.

M. ROBINSON (Elgin) : Afin de mettre un terme aux pratiques de corruption en temps d'élection, tout ce que nous avons à faire c'est de voter une loi déclarant punissable criminellement toute contribution à un fonds électoral. S'il n'y avait pas d'argent, il n'y aurait pas de corruption. Conséquemment, tout ce que nous avons à faire c'est de déclarer qu'aucun homme n'aura de fonds pour acheter des votes ou empêcher les gens de voter. Alors, tout électeurs ira voter comme il lui plaît. Nous voyons que les gouvernement sont soumis aux volontés de grandes compagnies. Ces compagnies fournissent des fonds considérables ; pourquoi ? Dans le but d'acheter des électeurs, afin de les mettre à même d'obtenir ce qu'elles veulent ; et le gouvernement y consent. Je vous le déclare, et je vous le déclare énergiquement, il est temps que nous mettions un terme à ces pratiques; et la seule manière dont nous puissions le faire, c'est en déclarant punissable criminellement toute contribution à un fonds d'élection. Il ne serait pas nécessaire de rendre le vote obligatoire si les gens n'étaient pas payés pour aller voter. Mais comme nous n'avons que deux partis dans l'Etat et que les gens sont tenus de voter pour l'un ou pour l'autre, ils hésitent à voter du tout. Les deux partis parfois, leur répugnent ; ils ne veulent voter ni pour l'un ni pour l'autre. Si les électeurs avaient la chance de voter pour quelque homme indépendant, sympathisant avec eux, il ne serait pas nécessaire de les inciter à voter. Nous ferions mieux de commencer dès maintenant. Que le ministre de la Justice insère un article dans son bill prescrivant que tout homme qui contribuera un seul dollar à un fonds d'élection sera condamné à six mois de prison et à une amende de $1,000. Quant à ce que dit mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) au sujet du retour à l'ancien système du scrutin découvert, je pense que les gens n'en veulent plus. Le scrutin découvert ne ferait pas du tout l'affaire dans un pays comme le nôtre. Ni l'honorable député de Lanark-sud ni moi-même n'avons besoin de la protection du scrutin couvert, car il nous importe peu que l'on sache comment nous votons. Mais il y a des milliers de gens en ce pays qui seraient exposés à perdre leur situation si leurs patrons savaient comment ils votent ; et nous devons protéger ces gens. En ce qui regarde l'inscription des électeurs, il n'y aura rien d'arbitraire à mon sens à forcer tout homme à se rendre chez un notaire ou un registraire et à faire inscrire son nom, son âge et son domicile, comme vous le forcez à faire constater la naissance de son enfant, le décès de son père ou une cérémonie de mariage. Puis, imposez-lui une peine s'il ne vote pas ; ou du moins enlevez-lui son droit de suffrage pour l'élection suivante, ce sera suffisant. Enfin, déclarez punissable criminellement tout homme qui contribue de l'argent à un fonds d'élection. Je pourrais vous raconter l'expérience que j'en ai eue.

Quelques VOIX : Faites-le.

M. ROBINSON (Elgin) : Ce n'est pas nécessaire. Je ne connais rien de plus triste

que de voir, au moment d'une élection, des milliers de dollars envoyés dans un comté, en vue d'acheter les électeurs. Tout le monde sait que cela se pratique : pourquoi ne cherchez-vous pas à y mettre un terme ? Vous pouvez le faire en interdisant la création d'un fonds.

M. BARKER : Comme membre du comité auquel ce bill a été référé, j'a été très frappé du changement très remarquable dans l'attitude de la députation depuis que cette mesure fut soumise en premier lieu par l'honorable député de Nordfolk-nord (M. Charlton). A cette date, l'honorable député de Norfolk-nord s'étendit assez longuement sur le mal dont nous entendons tant parler aux époques d'élections, de gens qui diffèrent de voter jusqu'à la dernière minute, en vue d'obtenir le plus haut prix pour leur vote. Je ne me rappelle pas qu'aucun honorable député d'un côté ou de l'autre de la Chambre ait dans le temps contesté l'existence du mal. L'opinion générale semblait être que ce mal existait, qu'il était sérieux, et qu'il faudrait s'efforcer d'y apporter quelque remède. Aujourd'hui, nous voyons surtout ces messieurs de la droite prendre une attitude très différente. L'un d'eux est d'avis que cet artcle du bill constituerait une grave injustice, parce qu'il est arrivé dans une province du Canada qu'une élection a eu lieu un samedi, et que les Adventistes ont refusé de voter ce jour-là. Puis, l'honorable député continue en disant qu'il serait peut-être commode dans cette province de faire des élections un samedi. Je suis sous l'impression que les élections se font dans tout le Canada, le même jour, et je pense qu'il ne serait pas commode pour tout le reste de la Confédération d'avoir les élections ce jour-là. Il n'est guère à présumer que nous ayons jamais une élection pour tout le Canada un samedi, ou que les Adventstes aient à souffrir de ce chef. Un autre honorable député a déclaré que les gens qui diffèrent de voter dans le but de se vendre sont très peu nombreux ; à son avis la plupart des électeurs sont honnêtes et votent honnêtement. Je ne le conteste pas ; mais je pense que tous les honorables députés admettront qu'il y a un nombre suffisant de ces électeurs qui diffèrent ainsi de voter, pour faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre dans presque toutes les circonscriptions de la Confédération. Je ne parle pas des cas où de très fortes majorités sont obtenues. Mais dans la plupart des circonscriptions la majorité est relativement petite, et c'est l'expérience générale, je pense que les gens qui diffèrent de voter jusque vers cinq heures sont assez nombreux pour décider de l'élection.

Une autre grande objection que l'on apporte est que c'est un attentat à la liberté que d'obliger un électeur à voter quand il ne veut pas voter. On dit, par exemple, qu'un électeur peut ne pas aimer ni l'un ni l'autre des candidats, et qu'il serait mal de le punir parce qu'il ne veut pas aller voter. Mais rien n'empêche cet électeur de déposer un bulletin blanc. L'honorable ministre de la justice dit que c'est un attentat à la liberté civile. Mais où est le mal de rayer de la liste électorale pendant un certain temps le nom d'un électeur qui refuse d'aller voter et même de déposer un bulletin blanc ? Nous avons entendu ensuite une discussion savante sur le point de savoir si le suffrage était un simple droit, ou une obligation et un devoir. Je ne crois pas que personne conteste que c'est le devoir de tout homme, dont les droits civils sont protégés par la société et les lois du pays, de contribuer au choix d'un bon représentant des intérêts du peuple au parlement ; et je dis que celui qui ne veut pas remplir ce devoir mérite qu'on le prive de son droit de suffrage, à moins qu'il n'ait une excuse raisonnable à offrir pour ne pas l'exercer. Bien que je ne croie pas qu'il soit possible de trouver un remède parfait, celui que l'on nous propose fera toujours du bien et l'on devrait au moins l'essayer.

M. BELCOURT : Il n'y a aucun doute que le Canada est affligé plus ou moins du mal de la corruption électorale, peut-être moins dans les campagnes que dans les villes, et nous serions tous heureux si l'on pouvait trouver un remède effectif. Je ne crois pas cependant que le remède que l'on propose par cet article A soit un bon exemple. Il est bon d'imposer des peines pour la commission d'actes qui par eux-mêmes sont des actes criminels, immoraux, injustes ou déshonnêtes, mais nous ne pouvons pas punir l'omission de remplir un devoir. La législation que l'on nous propose est comme ces lois au moyen desquelles on voudrait rendre le peuple sobre, tempérant, religieux, patriotique ou honnête. L'honorable député de King (M. Fowler) pour réfuter l'objection qu'un grand nombre de personnes, si nous devons en croire l'honorable député de Westmoreland, son empêchées de voter par des scrupules de conscience, a dit que ce refus équivalait à accepter quelque chose pour ne pas voter.

Mais il y a une grande différence entre les deux. L'acceptation d'un présent donné dans un but de corruption est une faute contre l'honnêteté et la conscience, ce qui diffère beaucoup du refus de remplir un devoir, spécialement lorsque les scrupules de conscience en sont la cause. Le parlement n'a jamais contesté le droit ou l'à-propos de proposer des peines contre l'acceptation d'un présent donné en vue de corruption, et je ne crois pas que même les plus ardents partisans du vote obligatoire aient jamais proposé d'envoyer un homme en prison pour refus de se présenter au bureau de vote. La seule solution possible à mon avis est celle proposée par l'honorable ministre de la Justice : l'éducation. Le seul moyen par lequel il est possible d'amener l'électorat à remplir son devoir est d'éclai-

rer sa conscience, et vous ne pouvez arriver à ce résultat qu'en prêchant continuellement aux électeurs la grande importance qu'il y a pour eux de voter dans une élection. Mais si vous privez un électeur de son droit de suffrage pendant un certain nombre d'années, simplement parce qu'il ne s'est pas présenté pour voter, vous pourriez tout aussi bien faire une loi disant que celui auquel on a demandé de se laisser porter candidat n'a pas le droit de refuser, et que s'il refuse il ne pourra pas être candidat pendant un certain nombre d'années. Si l'on doit punir un électeur qui refuse de voter on devrait également punir celui qui refuse d'être candidat. Puis le remède proposé par l'article 9a est très curieux. Cet article déclare que c'est une faute de ne pas voter et comme punition vous obligez l'électeur à rester dans sa faute pendant six ans. Ceci me semble être une contradiction. C'est un bien pauvre moyen de guérir un électeur que de l'obliger à persévérer dans sa faute pendant six ans.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable député voudra-t-il me permettre de lui poser une question ? Croit-il que la loi contre le crime n'empêche pas le crime ?

M. BELCOURT : Nous avons une loi contre la corruption, et mon honorable ami de Westmoreland——

M. ROBINSON (Elgin) : Nous voulons une loi sévère.

M. BELCOURT : Mais ma prétention est que le remède proposé est sans valeur, que ce n'est pas un remède au mal dont nous admettons tous l'existence. Si mon honorable ami d'Elgin-ouest a un remède, qu'il le propose.

M. ROBINSON : Je l'ai proposé.

M. BELCOURT : Je répète qu'à mon avis le seul remède est l'éducation, et je crois qu'il est du devoir de tous ceux qui s'occupent d'affaires publiques d'instruire constamment le peuple sur ce sujet, en temps d'élections surtout. Chaque homme public devrait faire tout en son possible pour faire mieux apprécier par les électeurs l'importance du droit de suffrage et les obligations sacrées qu'il entraîne. Si nous faisons notre devoir à cet égard nous empêcherons beaucoup de corruption, et dans tous les cas nous réussirons mieux à obtenir de cette façon ce résultat qu'au moyen du remède que l'on propose, et qui pour moi ne vaut absolument rien.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Belcourt) dit que c'est un remède très étrange que celui d'enlever à un électeur le privilège de voter parce qu'il a refusé ou s'est abstenu de voter une fois. Il dit que c'est le faire persévérer dans son péché. Si nous acceptons cette doctrine, qui est la doctrine des écoles, que le suffrage est un privilège et un devoir, et que l'électeur ne se doit pas qu'à lui-même, mais qu'il a des devoirs envers la société, ce bill est parfaitement logique, car si un fidéicommissaire néglige de remplir son devoir, que lui faites-vous ? Le continuez-vous dans la charge que vous lui avez confiée ? Non, vous la lui enlevez. La réponse au raisonnement de l'honorable député est si frappante que je m'étonne qu'elle ne se soit pas présentée à son esprit.

M. SCHELL : L'honorable député (M. Fowler) me permettra-t-il de lui poser une question ? L'électeur est-il mandataire pour un autre que pour lui-même ?

M. FOWLER : Certainement. Les électeurs sont des mandataires du reste de la société. Le droit de suffrage leur est conféré non pas pour eux-mêmes seulement, mais pour tous ceux qui dans la société n'ont pas le droit de vote. Tel est le vrai principe, et le seul principe que nous défendons. Quiconque a étudié un peu la question n'oserait pas nier que le votant est un mandataire des citoyens. De sorte que le comité était parfaitement logique de proposer d'enlever au mandataire l'exercice de sa charge pendant un certain temps à cause de——

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Mon honorable ami (M. Fowler) me permettra-t-il ? Il fait disparaître le mandataire. Mais qui va le remplacer pendant ces six ans ? Si personne ne le remplace, les intérêts qu'il représentait ne seront plus représentés.

M. FOWLER : Il n'est pas le seul mandataire.

M. DEMERS : Vous révoquez le mandataire. Qui alors le remplacera ?

M. FOWLER : Il n'est pas le seul mandataire, il y en a d'autres. Ce principe est reconnu tous les jours. Si sur trois fidéicommissaires il y en a un qui ne remplit pas son devoir, vous lui enlevez ses pouvoirs. Et si vous lui enlevez s'ensuit-il nécessairement que vous devez en mettre un autre à sa place ? Supposons que sur trois exécuteurs testamentaires il y en a un qui meurt, les deux autres en continuent-ils moins à remplir leurs fonctions ? et si un deuxième meurt il en reste encore un.

M. DEMERS : Je suppose que l'électeur représente les intérêts de sa famille ; si vous lui enlevez ses pouvoirs qui représentera ces intérêts ?

M. FOWLER : Mon honorable ami (M. Demers) s'écarte entièrement de la question. L'électeur n'est pas seulement le mandataire de sa famille ou de ses amis, il est un mandataire conjoint avec tous les autres électeurs pour toute la société.

M. MONET : Que deviennent les particuliers alors ?

M. FOWLER : Le mandataire a le droit d'exercer son mandat comme bon lui semble. Cette observation de mon ami montre qu'il ne comprend pas du tout la question.

M. ROSS (Ontario) : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir messieurs les avocats qui sont dans cette Chambre discuter cette question au point de vue légal. J'ai cru que peut-être je pourrais la discuter maintenant au point de vue du peuple. Je crois qu'il n'y a pas dans cette Chambre un seul député qui ne voudrait étudier au point de vue de l'intérêt public cette question épineuse de la corruption électorale, et c'est ainsi que je veux la discuter. Dans la province d'Ontario la tendance a été d'étendre le droit de suffrage. Je me rappelle le temps où personne ne pouvait voter dans les élections législatives à moins d'avoir ce que l'on appelait un intérêt dans la communauté. Le vote municipal repose encore sur la propriété, mais pour les élections parlementaires nous avons aujourd'hui ce que nous appelons le suffrage universel (manhood suffrage) suffrage que possède aujourd'hui tout sujet anglais âgé de 21 ans. Il a fallu plusieurs années de lutte pour arriver à ce résultat, et voici que par ce bill on veut restreindre jusqu'à un certain point ce droit de suffrage accordé à tous. Je suis sûr que tous les députés voteraient avec plaisir en faveur d'une loi faite de façon à empêcher la corruption et obtenir une expression véritable de l'opinion publique. On a apporté comme objection à l'établissement du vote obligatoire les scrupules de conscience qui peuvent empêcher certains électeurs de voter. Ils peuvent avoir des scrupules dans une élection, tandis que dans une autre élection ils n'en auront pas, et il n'y aura rien pour les empêcher de voter. Le premier ministre a donné un exemple. J'en connais un moi aussi dont j'ai été témoin. Dans une certaine élection, à laquelle je prenais une part assez active, on m'apprit, environ une heure avant la clôture du scrutin, qu'un libéral bien connu n'avait pas voté. J'allai lui demander pourquoi il ne venait pas voter. Il me dit : " William, je ne puis voter à cette élection." Il avait été mon maître d'école, et c'était un citoyen âgé et très respecté dans la localité. On ne pouvait pas le soupçonner de se laisser conduire par des motifs illicites. Je lui demandai pourquoi il ne voulait pas voter et il me répondit : " Il y a une question sur laquelle je ne puis m'accorder avec le parti——

M. HUGHES (Victoria) : La tempérance ?

M. ROSS : Non, pas la tempérance. " Je ne puis m'accorder avec le parti sur une certaine question, et pour cette raison je ne puis aller voter." Un scrupule de conscience empêchait cet homme d'exercer son droit de suffrage à cette élection, et sûrement dans ces circonstances il serait injuste d'enlever à un électeur son droit de suffrage pendant les six années suivantes.

Pour ma part, je ne voudrais pas y songer. Ce n'est là qu'un exemple, et je crois que chaque député pourrait en donner de semblables. Je suis de l'avis du ministre de la Justice que l'opinion publique n'est pas mûre pour cette législation, et que la meilleure chose à faire serait d'enlever cet article du bill. Bien que l'on puisse apporter en sa faveur certaines bonnes raisons, et je dois dire que l'on en a apportées que j'approuve, cependant, je crois que l'opinion publique n'est pas encore prête à l'accepter.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre des Finances, et l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) se sont prononcés très clairement contre cette proposition et je crois que la Chambre a le droit de savoir pourquoi tous deux sont maintenant absents de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion est que cet article reste dans le bill.

La motion est rejetée

Article 3.

M. EMMERSON : Je ne vois pas beaucoup d'objection à cet article quant à ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick, mais on m'apprend que d'autres provinces en ont. Il y aurait aussi des objections de forme. Il est possible que dans des districts électoraux composés de deux comtés il soit nécessaire de dire quel registraire ou shérif sera le président de l'élection.

L'article est rejeté.

Article 6.

6. L'article 21 dudit acte est modifié par l'insertion après les mots " s'il en existe ", à la quatrième ligne, des mots " un relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte ".

2. L'article 26 dudit acte est modifié par l'insertion après le mot " proclamation ", à la première ligne, des mots " et le relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte ".

3. L'alinéa (f) du paragraphe 1er de l'article 41 dudit acte est abrogé et remplacé par le suivant :

(f) fournir à chaque sous-officier-rapporteur au moins dix exemplaires imprimés, suivant la formule L, des instructions qui doivent guider les électeurs exerçant leur droit de voter et au moins dix exemplaires du relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte, lesquelles instructions imprimées et lequel le sous-officier-rapporteur fera afficher, avant ou à l'ouverture du bureau, le jour de votation, dans des endroits apparents en dehors des bureaux de votation, de même que dans chaque compartiment du bureau.

4. L'article qui suit est inséré immédiatement à la suite de l'article 26 dudit acte :

26a. Dans le plus court délai possible après la réception du bref, l'officier-rapporteur doit expédier par la poste, franc de port, un exemplaire du relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte, à chaque électeur dont le nom se trouve sur la liste ; et dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, l'officier-

rapporteur doit expédier un nombre suffisant d'exemplaires de ce relevé à chaque maître de poste dans le district électoral, et il incombe à ce dernier d'en distribuer un exemplaire à chaque électeur auquel est délivré quelque objet de correspondance.

2. Tout maître de poste qui, de propos délibéré, néglige ou refuse de remettre promptement à quelque électeur ce relevé est passible d'une amende n'excédant pas cinquante piastres et en plus des frais de quiconque en fait la demande en justice. Néanmoins cette amende ne doit être imposée qu'une fois pour chaque élection où la négligence se produit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le paragraphe 4 de l'article 6 soit rayé. J'ai consulté le greffier de la Couronne en chancellerie et l'imprimeur du Roi, et tous deux me disent qu'il est absolument impossible de donner effet à cet article et qu'il serait impossible au président d'élection d'envoyer à tous les électeurs inscrits sur la liste électorale une copie de toutes ces infractions ou même un résumé. Il y a des districts dans lesquels il y a 8, 10 ou 20,000 électeurs et cette besogne prendrait tout le temps du président d'élection.

M. FOWLER : Il pourrait faire faire cette besogne par un commis.

M. BARKER : Je crois que le paragraphe (f) devrait être rayé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que le paragraphe (f) est utile, et qu'il améliorera le bill si nous l'adoptons.

M. CAMPBELL : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de fournir à chaque président de scrutin dix exemplaires des instructions qui doivent guider les électeurs. Quelle utilité y a-t-il de lui envoyer dix copies de ces instructions. Je crois que la chose est absurde et que nous devrions enlever tout le paragraphe. Je propose comme amendement que le paragraphe soit rayé.

M. FOWLER : On a cru qu'en envoyant dix copies on pourrait les répandre dans les circonscriptions de votation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que ces copies seront très utiles pour faire connaître aux électeurs qui se rendent au bureau de vote, les peines auxquelles ils s'exposent et aussi les dispositions générales de la loi. Je crois que c'est très désirable.

M. KAULBACH : Je crois que le ministre de la Justice a parfaitement raison. Il devrait y avoir des instructions pour guider les électeurs lorsqu'ils se présentent au bureau de votation.

L'amendement à l'amendement (M. Campbell) est rejeté.

Amendement (l'honorable M. Fitzpatrick) est adopté.

M. HENDERSON : J'ai déjà appelé l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur la rédaction de son premier amendement que je croyais fautive. Je veux lui demander s'il a examiné si cette rédaction s'accorde bien avec la loi actuelle?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député voudra-t-il répéter l'objection qu'il a faite l'autre jour?

M. HENDERSON : Je n'ai pas devant moi la loi que nous amendons, mais je me souviens avoir découvert une erreur dans la rédaction de ce bill ; de fait le ministre des Finances a admis l'autre jour que c'était une erreur. L'article que nous amendons se lit comme suit :

Immédiatement après la réception du bref d'élection, le greffier de la couronne en chancellerie transmettra au président d'élection un nombre suffisant de copies des listes d'électeurs.

Et on ajoute après cela un relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte.

Cet article se lirait donc comme suit :

Un nombre suffisant de copies des listes des électeurs et un relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte s'il en existe.

Or il me semble que les mots " s'il y en existe " s'appliquent ici non aux listes électorales, mais au relevé des infractions.

M. EMMERSON : Je crois que l'intention de ces mots est de pourvoir au cas de l'Ile du Prince-Edouard où il n'y a pas de listes électorales, et conséquemment dans ce cas là le greffier de la Couronne en chancellerie ne pourrait pas envoyer à l'officier-rapporteur des listes électorales.

M. BARKER : Ces mots pourraient être insérés à la troisième ligne de l'article 21 après le mot " électorales " et l'article se lirait comme suit :

Immédiatement après l'émission du bref d'élection, le greffier de la Couronne en chancellerie transmettra à l'officier-rapporteur un nombre suffisant de copies des listes électorales, s'il en existe, une copie de cet acte et un relevé des infractions prévues et des peines édictées par le présent acte, et telles instructions, etc.

M. CAMPBELL : J'ai proposé comme amendement que l'article 6 fut rayé, et je voudrais savoir ce que l'on a fait de ma motion.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) a dû avoir des distractions. Les membres du comité se rappellent que j'ai mis la motion de M. Campbell aux voix et que cette motion a été rejetée.

L'article ainsi amendé est adopté.

M. CAMPBELL : Je propose que l'article ainsi amendé soit rayé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député devrait savoir lorsqu'une motion

a été rejetée une fois on ne peut pas la proposer de nouveau.

M. CAMPBELL : J'ai compris que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) avait proposé que cette partie du paragraphe 21 de l'article 6 fut effacée, et en amendement à cette proposition j'ai demandé que tout l'article ainsi amendé fut rayé. Ce n'est plus la même motion que j'ai faite auparavant, parce que l'article a été amendé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A mon avis la motion est absolument la même. Le comité a accepté les mots proposés par M. Barker et il a rejeté votre amendement, mais vous lui demandez maintenant de changer la décision qu'il a prise il y a quelques instants, ce qui est contraire au règlement.

Article 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'objet de cet amendement est d'établir une distinction entre les fonctionnaires qui commettent des infractions à la loi et un électeur ordinaire. Les peines édictées contre les fonctionnaires sont très sévères, à tel point qu'il sera peut-être difficile de trouver des personnes qui consentiront à remplir ces charges ; mais si un homme accepte, les peines ne peuvent être trop sévères, afin qu'il soit tenu dans le respect de la loi.

M. CLANCY : Les gens compétents à remplir la charge de président d'élection ne sont pas difficiles a trouver. J'approuve que des fonctionnaires qui se rendent coupables d'infractions à la loi soient punis plus sévèrement que les simples électeurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a un article ici qui décrète la perte du droit de suffrage pendant une période de sept années. Je n'approuve pas l'idée d'enlever les droits politiques à un électeur, à moins qu'il n'ait commis une infraction très grave mais c'est au comité de décider cette question.

M. CLANCY : J'ai connu des gens qui ne croyaient pas commettre d'infractions contre la loi en votant deux fois. Priver du droit de suffrage quelqu'un qui enfreint la loi par ignorance est peut-être une punition un peu sévère.

M. ROBINSON (Elgin) : On pourra peut-être ajouter à l'article les mots suivants :

Le président du scrutin devra avoir son domicile dans la circonscription électorale dans laquelle l'élection a lieu.

Quelques DEPUTES : Impossible.

M. ROBINSON (Elgin) : Vous pouvez rire, mais si vous aviez vu comme moi les inconvénients de cette condition, vous ne ririez pas.

L'honorable M. BLAIR : Je m'accorde entièrement avec le ministre de la Justice au sujet des peines à imposer. Nous devrions y songer deux fois avant d'enlever le droit de suffrage à un électeur. Les infractions à cet article ne méritent pas une punition aussi sévère et nous ne devrions pas enlever à un électeur son droit de suffrage, à moins qu'il n'ait commis une faute qui le rende absolument inhabile à en user. Plusieurs des fautes prévues par cet acte ne sont pas des fautes graves, et j'approuve la proposition du ministre de la Justice, d'omettre de ce bill la perte du droit de suffrage.

M. CLANCY : Cela s'appliquerait-il aux électeurs comme aux fonctionnaires ?

L'honorable M. BLAIR : Décréter que ces infractions sont des actes criminels est, je crois, suffisant.

M. CLANCY : Pas dans le cas des fonctionnaires.

L'honorable M. BLAIR : Peut-être que non, mais je ne crois pas que cette punition doive s'appliquer aux électeurs en général.

M. BARKER : Le ministre de la Justice voudrait-il nous dire quelles sont les infractions qui seront passibles de cette punition?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il suffira de lire les notes marginales pour les énumérer. La première infraction se rapporte à l'intervention de la part du candidat, du président du scrutin, du greffier, ou de l'agent d'un des candidats auprès d'un électeur lorsqu'il marque son bulletin. La seconde infraction consiste à faire voir le bulletin à quelqu'un de façon à montrer comment l'électeur a voté.

M. COCHRANE : Nous avons éprouvé à ce sujet beaucoup de difficultés dans mon comté. C'est le bon temps de savoir ce que demande la loi. Après qu'un votant a marqué son bulletin et qu'il a fait voir au président du scrutin ses initiales sur le dos du bulletin, quel est celui qui a droit de déposer le bulletin dans l'urne : le votant ou le président du scrutin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le président du scrutin.

M. COCHRANE : En êtes-vous sûr ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, je n'en suis pas sûr, mais je vais y voir.

M. FRASER : L'habitude est que le président du scrutin après avoir vu ces initiales sur le dos du bulletin, dépose celui-ci dans l'urne.

M. COCHRANE : Je ne veux pas savoir quel est la coutume, mais je veux savoir quelle est la loi. Le bulletin appartient à l'électeur et le fonctionnaire ne devrait pas y toucher.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne suis jamais sûr d'une loi tant que je n'en ai pas vu le texte, et je constate maintenant que j'avais raison. C'est le président du scrutin qui doit déposer le bulletin dans l'urne. Puis au sujet de la question de mon

honorable ami (M. Barker) je dirai que le paragraphe 4 décrète la punition de ceux qui engagent un votant à montrer son bulletin, et quiconque s'arrange avec un électeur pour que lorsqu'il remettra son bulletin au président du scrutin il fasse en sorte de montrer comment il l'a marqué, sera passible de la peine décrétée par cet article. Je sais, pour l'avoir appris dans les procès d'élections, que des électeurs, lorsqu'ils se trouvaient dans le compartiment secret où l'on marque le bulletin, ont pu faire voir à ces personnes qui étaient au dehors comment ils avaient marqué leur bulletin en le montrant par le carreau.

M. HUGHES (Victoria): J'ai demandé déjà au ministre de modifier le bill de façon à ce que chaque agent du candidat ait la permission de mettre ses initiales ou une autre marque distinctive sur le dos de la souche du bulletin, afin qu'il puisse constater que c'est bien le même bulletin que le votant rapporte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le dos du bulletin est étampé.

M. HUGHES (Victoria) : Cela ne vaut rien. Le ministre sait qu'il y a plusieurs manières d'avoir un double de cette étampe. J'ai fait la proposition par écrit, je ne sais pas si elle a été soumise ou non au comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que l'article 5 est absolument sans effet, parce qu'il ne reste pas de chiffre sur notre bulletin après que la souche en a été détachée. On a probablement copié cette disposition dans la loi d'Ontario.

M. BARKER : Toutes ces questions se rapportent au secret du vote, et ceux qui violent ce secret doivent être sévèrement punis.

M. OLIVER : Je suis du même avis que l'honorable ministre de la Justice lorsqu'il trouve que la perte du droit de suffrage est une punition très sévère, surtout lorsqu'elle s'applique à toutes les infractions sans distinction. C'est une peine minimum et il me semble que, si nous considérons que la cour peut imposer une peine plus légère ou plus forte, il n'est pas logique de fixer à 7 années le minimum. Pour ma part, je m'oppose entièrement à ce que l'on enlève le droit de suffrage à un électeur, à moins que ce ne soit pour des raisons très graves. Si on peut le punir par un autre moyen, je dirai certainement qu'on ne devrait pas lui enlever son droit de suffrage.

L'honorable M. HAGGART : Supposons qu'un votant marque son bulletin et que, sans mauvaise intention, il l'apporte sans l'avoir plié et le remette ainsi au président du scrutin pour qu'il le dépose dans la boîte, lui enlèvera-t-on son droit de suffrage pendant 7 ans, bien qu'il n'ait pas eu l'intention de mal faire. Cela arrive des centaines de fois. Le votant après avoir marqué son bulletin oublie qu'il doit le plier lui-même et le remet au président du scrutin pour qu'il le plie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un cas ou la règle " actus non facit reum, nisi mens sit rea " s'appliquerait, et il n'y aurait pas de faute.

M. BARKER : S'il en est ainsi ce bill n'aura pas grand utilité, car sous le couvert d'une raison de ce genre on pourrait commettre toutes les fraudes. Un électeur qui aura vendu son vote pourra simplement ainsi qu'il a été dit, tenir son bulletin ouvert de façon à ce que tout le monde puisse le voir. Pour avoir quelque valeur il faut que le bulletin soit secret. Ce n'est plus le scrutin secret si les votants ont le droit de montrer comment ils ont voté, et nous serions aussi bien de revenir au vote découvert.

Le comité rend compte de ses travaux.

A une heure la séance est levée.

A trois heures la Chambre reprend ses délibérations.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur les résolutions proposant d'accorder des subventions à certaines compagnies de chemin de fer.

A la Compagnie du chemin de fer Timagami, pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissing, n'excédant pas 50 milles.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est cette compagnie de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Autant que je m'en souviens, une charte provinciale a été accordée pour aider au développement d'une grande fabrique de pulpe dans le district de Nipissing.

L'honorable M. HAGGART : Mon honorable ami sait-il si le gouvernement provincial a accordé une subvention à ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas.

M. HENDERSON : Dans combien de temps ce chemin sera-t-il terminé ? Je vois que la subvention n'est que pour 50 milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce chemin partira de Sturgeon Falls, une station du chemin de fer du Canadien du Pacifique et se rendra jusqu'au lac Timagami. L'objet en vue est d'ouvrir ce district et d'amener le bois de pulpe à la grande fabrique de pulpe et de papier par l'Imperial Paper Co. Cette compagnie a engagé un capital de près de $2,000,000 dans cette industrie, et le gouvernement croit qu'il est bon de lui donner de l'encouragement.

M. CLANCY : Où est située cette fabrique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Sturgeon-Falls.

M. CLANCY : Je suppose que l'on a l'intention de construire ce chemin plus loin dans le nord du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a demandé une subvention pour 50 milles seulement.

M. CLANCY : Quelle est la longueur du chemin d'après la charte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai pleine confiance que les capitalistes anglais qui ont placé leur argent dans ces grands travaux sont capables de les mener a bonne fin.

M. CLANCY : N'est-ce pas cette compagnie qui a eu des difficultés avec des agents au Canada ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il y a quelques difficultés entre les anciens propriétaires et la compagnie anglaise ; mais ces difficultés ont été réglées et une nouvelle compagnie a été formée. Un fils de feu lord Russell est un des principaux actionnaires et la compagnie est composée de capitalistes d'Angleterre très riches. La compagnie a demandé cette subvention pour ce bout de chemin.

M. HENDERSON : J'apprends que l'avocat de la compagnie du chemin de fer qui a demandé cette subvention n'a fait aucune mention de cette industrie de pulpe et de papier. Tout ce qu'il dit c'est que ce chemin sera d'une aide considérable à la colonisation. Il ne semble pas que l'on désire aider d'une manière particulière à l'industrie en question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La " Pulp and Lumber Company " de Sturgeon-Falls, possède une vaste étendue de territoire au nord de Sturgeon-Falls, où elle a une chute d'eau très puissante. Cette compagnie a réussi à vendre à la Lloyds Paper Company de London (Angleterre) des droits d'intérêts, mais il est survenu alors entre les deux compagnies certaines difficultés qui ont été soumises à l'arbitrage. Le résultat de l'arbitrage a été que les concessions forestières et la chute d'eau ont été rétrocédés à la Compagnie de Sturgeon-Falls avec en plus une forte somme, et les Lloyds se sont retirés. Lorsque les premiers propriétaires eurent repris possession ils ont organisé une nouvelle compagnie, la Imperial Paper Company, qui a construit une grande fabrique de pâte de bois et de papier à Sturgeon-Falls. Cette fabrique a été construite par M. Peter Lyall de Montréal. La concession forestière a une très grande étendue, et on dit que la chute de l'Eturgeon est une des plus fortes dans cette partie du Canada. La rivière de l'Eturgeon sort du lac Timagami, jusqu'où s'étend la concession forestière. L'intention est de pénétrer dans cette concession par ce chemin afin de transporter principalement le bois à pâte et aussi de développer la colonisation. Outre cette concession la compagnie possède aussi de vastes terrains en franc alleu. Je suis renseigné sur cette question, car j'ai agi moi-même comme arbitre entre les compagnies ; mais je ne connais pas grand'chose de cette demande particulière de subvention.

M. HENDERSON : Alors l'objet de cette subvention est de favoriser une compagnie qui possède presque tout le territoire dans ce district.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

M. HENDERSON : Je ne crois pas que nous agissions sagement en aidant à une compagnie de ce genre, si le public en général ne doit pas participer dans les avantages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Booth, M. Lumsden et autres commerçants de bois ont aussi des concessions forestières dans ce district.

M. McCOOL : Je dois dire que ce chemin de fer traversera un excellent pays agricole. Il traversera les cantons de Springer, Field, Grant, Basketo, Gibbens, Dana, MacWilliams et Pardo, où les terres sont aussi bonnes qu'en toute autre partie de la province d'Ontario. Il y a des colons établis sur une distance d'une trentaine de milles du chemin projeté et plusieurs de ces colons sont dans ce pays depuis plusieurs années. La compagnie qui demande cette subvention est virtuellement la Imperial Paper Mill Company. Les honorables députés peuvent lire dans le " Toronto News " le compte rendu de l'inauguration de la fabrique de pâte de bois et de papier le jour d'actions de grâce.

La capacité de cette fabrique sera de 40 tonnes de papier par jour, et c'est l'intention de la compagnie d'utiliser une autre chute à Smoky-Falls, environ 15 ou 16 milles en arrière de Sturgeon-Falls, et de doubler la capacité de sa fabrique d'ici à un an. J'ai eu la curiosité de m'informer du montant de droits que la compagnie a payé au trésor sur les machines et l'outillage qu'elle a importés, et j'ai découvert que l'année dernière elle avait versé au trésor $75,000. Cet outillage ne peut être fabriqué dans ce pays. Cette fabrique de papier est une des plus complètes qu'il y ait en Amérique, d'après la prétention de la compagnie, et si les honorables députés veulent lire le " Toronto News " d'hier, ils y verront un article intéressant à son sujet. Il n'y a aucun doute que ce chemin de fer ne bénéficiera pas seulement à la compagnie mais à toute cette partie du pays qui est très avantageuse pour la colonisation et qu'il est bon d'ouvrir.

L'honorable M. HAGGART : Deux compagnies se disputaient pendant cette ses-

sion le privilège de construire un chemin dans cette partie du pays. L'honorable député (M. McCool) voudrait-il nous dire les mérites relatifs des deux compagnies ?

M. McCOOL : La compagnie actuelle est une compagnie distincte des deux autres. Les compagnies dont parle l'honorable député (M. Haggart) étaient deux compagnies locales. J'ai ici les noms de quelques-uns des intéressés dans la dernière compagnie, et ces noms montrent que la compagnie est très forte :

	Estimation commerciale.
D. Sinclair, écr (MM. Tillie et Henderson)	$2,500,000
Edward Lloyd, écr (MM. Bucknall Frères)	1,250,000
G. Lawson Johnston, écr (vice-président, Bovril, à responsabilité limitée)	7,500,000
Robert Jardine, écr (MM. Ker, Boulton et Cie)	2,500,000
R. H. Hedderwick, écr (MM. Hedderwick et Schultz)	500,000
J. C. Bayldon, écr (MM. J. C. Bayldon et Cie)	1,250,000
D. W. Bell, écr	1,500,000
J. G. Paterson, écr (MM. Paterson, Laing et Bruce)	1,250,000
Sir Jas. Fairfax et Cie	2,500,000
M. H. Barnet, écr	1,250,000
F. Lazenby, écr (MM. E. Lazenby et et Fils)	2,500,000

On voit par ces noms que c'est une compagnie importante. Elle est en mesure de mener l'entreprise à bonne fin, et je suis certain que les travaux de construction commenceront le printemps prochain.

M. SPROULE : Je croyais que l'honorable ministre de la Justice avait dit que M. Lloyd s'était retiré de la compagnie.

M. McCOOL : Je crois que ce doit être un autre M. Lloyd. Ce M. Lloyd fait partie de la Compagnie Bucknall et frères.

M. SPROULE : Ce n'est pas mon intention de m'opposer à cette subvention ; je veux dire seulement que je n'attache pas beaucoup d'importance à ce que publient les journaux sur les mérites respectifs des compagnies vers le temps où l'on vote ou l'on accorde les chartes de chemins de fer. Ceux qui ont l'expérience de ces choses savent que les articles de ce genre sont insérés dans les journaux soit contre paiement, soit pour d'autres motifs, et il ne faut pas toujours s'y fier. J'avais lu moi-même dans le "News" l'article dont parle l'honorable député.

M. ROBINSON (Elgin) : Les compagnies qui vont recevoir ces subventions rembourseront-elles plus tard au gouvernement l'argent qui leur est avancé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a dans ces résolutions une condition qui correspond à celle qui est déjà dans la loi concernant les subventions ; cette condition est que le gouvernement n'aura pas à payer pour les services que ces compagnies seront appelées à lui rendre, mais que la valeur de tels services sera déduite de la subvention. Excepté ce que nous pouvons recevoir de cette source, et je dois dire que ces recettes ne rentrent pas très rapidement ; il n'y a pas d'autres stipulations pour le remboursement de ces subventions.

M. CLANCY : L'honorable ministre pourrait-il nous dire si le gouvernement a déjà retiré quelque chose de cette source, quel montant et quand ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pourrais pas dire exactement dans le moment, mais je m'informerai et je pourrai renseigner l'honorable député. Mon honorable ami (M. Robinson, Elgin) voudra bien se rappeler que cette sage condition n'a été imposée que récemment. Elle n'existait pas dans les jours d'extravagance d'autrefois.

L'honorable M. HAGGART : Oh ! vous vous trompez.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette condition n'accompagne les subventions que depuis quelques années, et l'on ne doit pas s'attendre à beaucoup de revenus en peu de temps. En 1902, les remboursements de cette source ont été de $1,057.14 ; en 1903, $1,346 ; et pour l'année courante jusqu'à aujourd'hui, $676.90. Toutes ces sommes ont été déduites des subventions que nous aurions eu à payer pour le transport des malles.

M. HENDERSON : Je crains que la mémoire ne fasse défaut quelque peu à l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer. Je me rappelle qu'il y a déjà plusieurs années on a imposé des conditions semblables au chemin de fer de Calgary à Edmonton, et aussi je crois au chemin de fer de Régina à Prince-Albert, et que ces compagnies remboursent de cette façon au gouvernement les subventions qu'elles en ont reçues. Cette politique dont l'honorable ministre réclame le mérite n'est donc pas une politique nouvelle ; mais c'est une politique que le gouvernement a copiée sur celle de ses prédécesseurs comme dans beaucoup d'autres cas, et dont il s'attribue aujourd'hui le mérite, croyant que la mémoire du peuple est aussi mauvaise que la sienne. Je suis sûr de ne pas me tromper, et je crois que l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qui était ministre des Chemins de fer et Canaux à cette époque, dira comme moi que cette politique a été inaugurée plusieurs années avant que l'honorable ministre (l'honorable M. Fielding) fut dans cette Chambre, ce qui explique comment il se fait qu'il ne connaisse pas l'histoire parlementaire de ces temps-là aussi bien que celle de ces dernières années.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Henderson) laisserait la Chambre sur une impression fausse si je ne

rectifiais pas. Il a raison de dire que dans un ou deux cas la condition dont il parle a été insérée dans certaines subventions de chemins de fer. Mais une hirondelle ne fait pas la printemps, et cette condition insérée dans une subvention ne s'applique pas au système tout entier. C'est pourquoi j'ai raison de dire que le principe en question appliqué à toutes les subventions de chemins de fer est nouveau, et que le mérite, si mérite il y a, en revient au gouvernement actuel. Les recettes n'en sont pas considérables, mais toutes petites qu'elles soient je ne veux pas que l'opposition s'en attribue le mérite, lorsque ce mérite appartient au gouvernement.

M. ROBINSON (Elgin) : Je n'ai pas de plaintes à faire contre l'un ou l'autre gouvernement, et je ne veux pas considérer cette question au point de vue des intérêts d'un parti, mais je tiens à dire que lorsqu'un gouvernement accorde des privilèges à certains citoyens, compagnies de chemins de fer ou autres, il devrait prendre les moyens d'en retirer certains bénéfices. Le peuple attend cela du gouvernement. Mon honorable ami de Nipissing (M. McCool) a dit que dans quelques-uns de ces cantons la terre était aussi bonne pour la culture que dans aucune autre partie d'Ontario. Si tel est le cas je ne vois pas pourquoi une compagnie aurait besoin d'une subvention pour construire un chemin de fer ou développer toute autre entreprise, car dans ces conditions n'importe qui pourrait construire un chemin de fer. Le gouvernement fait bien d'aider aux nouvelles entreprises, mais lorsque les entreprises ont réussi elles devraient rembourser au gouvernement l'argent qu'elles en ont reçu, tout comme lorsqu'un père établit son fils sur une terre et lui aide à construire les bâtiments et à développer sa terre, a droit de s'attendre que ce fils, s'il réussit et devient à l'aise, lui remboursera ce qu'il lui a avancé, et ne le laissera pas finir ses jours à l'hospice. C'est ce que l'on doit exiger de ces compagnies. Nous leur donnons notre argent et nous les enrichissons aux dépens des contribuables. Je suis heureux d'entendre le ministre des Chemins de fer intérimaire nous dire qu'il y a dans ces subventions une condition obligeant les compagnies à rembourser en argent ou en services les sommes qu'elles recevront.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances peut-il nous faire connaître les résultats de cette nouvelle et sage politique, ainsi qu'il l'appelle. Combien sur les millions qui ont été ainsi accordés ont produit $1,000 par année de revenu au pays ? L'honorable ministre peut-il nous donner ce renseignement ? Ce serait un renseignement très utile, parce que l'honorable ministre a attaché beaucoup d'importance au fait que cette politique nouvelle, sage progressive, donne des revenus. Les chiffres que l'honorable ministre nous a donnés aujourd'hui sont alarmants, tant ils sont petits. L'honorable ministre n'a-t-il pas d'autres chiffres que ceux-là ? Je ne voudrais pas lui demander trop cependant, mais je crois qu'il est temps que l'honorable ministre cesse de nous parler de cette politique nouvelle et sage du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les honorables députés de la gauche sont difficiles à satisfaire. Ils demandent des renseignements et lorsqu'on leur en donne, ils nous accusent de nous vanter. Ils se plaignent parce que nous sommes obligeants à leur égard. Mais je ne suis pas capable dans le moment de fournir à mon honorable ami de Bothwell tous les détails qu'il demande. S'il insiste, je me procurerai des rapports plus complets et je les lui donnerai plus tard. On m'a signalé cette condition particulière des résolutions lorsqu'on les préparait ; j'ai demandé alors à savoir quelles recettes le gouvernement avait eues de cette source, et je suis certain que les recettes dont j'ai donné les chiffres sont le résultat de la politique adoptée récemment concernant les subventions aux chemins de fer.

Mais je n'y ai pas attaché autant d'importance que l'honorable député semble le croire. S'il y tient, je ferai plus tard le partage de cet important crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parmi les subventions qu'il a été question d'accorder dans ces dernières années, s'il en est une de justifiable, c'est bien celle-ci. Tout en appréciant les bienfaits d'une politique qui aurait pour effet de faire ruisseler l'or dans la caisse de l'Etat, il ne faut perdre de vue que, dans cette circonstance au moins, la construction de cette voie ferrée conférera au pays de grands avantages tant directs que détournés.

M. CLANCY : Personne ne s'y oppose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourtant, le représentant d'Elgin (M. Robinson) semble croire que c'est une faveur que nous accordons. Je me demande si ce ne sera pas l'Etat qui sera le gagnant en fin de compte. C'est un avantage pour le pays d'avoir des capitalistes prêts à fonder des établissements industriels comme ceux de Sturgeon-Falls, employant au moins 500 ouvriers, achetant le bois des colons du district, tandis que ceux qui obtiennent gratuitement leurs terres, ont un marché voisin et s'occupent de leur premier établissement. C'est un bon district agricole. Tous ceux qui l'ont visité savent que le sol y est fertile. Il est de fait que pendant la présente saison, cette Compagnie a versé $75,000 dans le coffre de l'Etat, sous forme de droits sur l'outillage qu'elle a importé et qu'elle versera probablement $100,000 de droits pendant la prochaine saison, sans parler de ses autres entreprises qui profiteront indirectement au trésor.

Je crois que le pays devrait approuver cordialement les subventions accordées à ces

compagnies pour leur permettre d'ouvrir des chemins dits de colonisation. L'important est de s'assurer qu'on fait un usage profitable des deniers, que les travaux s'exécutent et que la dépense n'est pas inutile. Je ne connais aucun octroi du gouvernement qui favorisera les progrès du pays et produira sur-le-champ ou dans un avenir rapproché des résultats plus heureux que la présente subvention qui, si on en fait un emploi judicieux, contribuera à la colonisation des terres aujourd'hui incultes.

M. SPROULE : Est-ce cette compagnie qui recevra la subvention ? Cette question lui a été posée, mais, le ministre intérimaire des chemins de fer n'y a pas répondu. Il serait intéressant de savoir si cette voie ferrée, ou cette charte, est la propriété de cette compagnie dont on parle tant ou d'un particulier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule personne qui soit venue me trouver est M. Russell, fils de l'ancien juge en chef d'Angleterre. Il m'a appris que la charte avait été obtenue par les promoteurs de ces papeteries et de ces usines à pâte qui entreprendraient de construire le chemin de fer si le gouvernement leur venait en aide.

M. HUGHES (Victoria) : Tiennent-ils leurs pouvoirs du parlement fédéral ou de la législature provinciale ?

M. McCOOL : Du parlement fédéral, je crois. Ce sont les personnes que j'ai mentionnées il y a quelques instants qui ont obtenu la constitution en corporation de la Papeterie Impériale (Imperial Paper Company). Elles se proposent de produire plus de force motrice à Smoky-Falls et de doubler le rendement de leurs usines. Elles espèrent que l'an prochain elles feront des affaires sur une bien plus grande échelle qu'aujourd'hui. Le représentant d'Elgin-est apprendra sans doute avec plaisir que la compagnie s'attend à verser dans le trésor au moins $75,000 de droits pour augmenter son outillage.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre intérimaire des Chemins de fer, établissant une comparaison entre les bienfaits qui découlent de la politique nouvelle de l'administration et les avantages qui résultaient de l'ancienne, a déclaré que les subventions accordées depuis une couple d'années ont rapporté environ $1,000 annuellement. Il doit être dans l'erreur la plus complète. Le pays a dû retirer quelque chose des subventions accordées au chemin de fer d'Edmonton, à celui qui se rend à la frontière près de Lethbridge, à la voie ferrée de Galt et au chemin de la baie d'Hudson, qui a été cédée à la Compagnie du Northern-Pacific. Non-seulement il a le droit de faire transporter la malle en transportant les frais de ce transport au crédit de la compagnie en déduction sur la somme qu'elle doit à l'Etat, mais la compagnie est tenue de voiturer les membres de la gendarmerie à cheval et ses approvisionnements. Le ministre devra constater que la recette est beaucoup plus élevée qu'il le dit. Le seul changement opéré sous ce rapport, c'est que, lorsqu'un chemin de fer, ou un tronçon de voie ferrée, subventionné, transporte la malle, les frais de ce transports sont déduits du montant de la sebvention.

Autrefois, lorsque les chemins de fer de l'ouest recevaient tant par année ou lorsque le gouvernement garantissait le remboursement d'une certaine somme, ils devaient transporter, en outre de la malle, toutes les provisions et les effets destinés à la gendarmerie à cheval ou aux magasins militaires, à compte de la garantie donnée par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me semble que mon honorable ami a commis une légère erreur. Le chemin de fer de Calgary à Edmonton a reçu une subvention en terres sans s'engager à rembourser l'Etat d'aucune manière. En vertu d'un autre arrangement, il devait recevoir $80,000 par année, de frais de transport. Une subvention en terres lui a été octroyée sans qu'il fut question d'aucune indemnité. Quoi qu'il en soit, les chiffres que j'ai cités se rapportaient aux recettes découlant des lois adoptées récemment. Je n'ai pas fait entrer les autres en ligne de compte, mais je m'en suis tenu aux subventions accordées pendant les années dernières.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre pourrait se renseigner auprès du sous-ministre qui doit se rappeler que nous avons accordé tant par année à la compagnie pendant plusieurs années, indépendamment de la subvention en terres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'était pas une subvention.

L'honorable M. HAGGART : Ah ! ce n'était pas une subvention, dites-vous. Il n'y a donc que des subventions en terres. L'une des conditions attachées à la garantie de tant par année pendant plusieurs années, était que la malle et les fournitures du gouvernement seraient transportées gratuitement.

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, pour le prolongement de sa ligne à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près d'Actinolite, de là dans la direction du nord-ouest en passant par les villages de Queensboro et Bannockburn jusqu'à un point dans le canton de Marmora ou jusqu'au lac, dans le comté de Hastings, ne dépassant pas 29 milles en tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette subvention est pour venir en aide au nouveau prolongement du chemin de fer de la baie de Quinté. Je suppose que tous les membres du comité sont au courant de l'histoire de cette entreprise. Ce chemin de fer donnera accès à une contrée agricole assez fertile et surtout à des districts riches

en ressources minières et forestières. Il s'agit présentement de la prolonger dans le comté de Hastings. Il contribue à la colonisation du pays et nous avons de temps à autre, accordé à la compagnie, à sa demande des subventions pour venir en aide à des prolongements de peu d'étendue. Dans l'est d'Ontario ces chemins de fer sont connus sous le nom de réseau Rathbun.

M. HENDERSON : A quelle industrie en particulier ce chemin de fer profitera-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aux mines d'Actinolite ; je crois qu'il y a aussi d'autres mines importantes dans cette région. Il y a aussi un bon noyau d'agriculteurs dans le district de Tweed ainsi que des terres boisées.

A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour une voie ferrée à partir de l'extrémité de sa ligne, telle que subventionnée par le chapitre 7 de 1901 vers le nord, n'excédant pas 19 milles ; et pour une voie ferrée depuis Bruce-Mines jusqu'à la jonction de Bruce-Mines, n'excédant pas 2 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est question de construire une ligne de chemin de fer à partir de Bruce-Mines, sur les bords du lac Huron, dans la direction du nord-ouest sur une distance de cent milles jusqu'au réseau principal du Canadien du Pacifique près de la station de Woman-River. Cette ligne donnera accès à un grand nombre d'exploitations minières et fournira des moyens de transport à plusieurs mines de cuivre, dans lesquelles des capitalistes américains ont placé près d'un million de dollars. Ces renseignements nous sont fournis par les promoteurs de ces entreprises et nous n'avons pas raison de révoquer en doute leur exactitude.

L'honorable M. HAGGART : N'y a-t-il pas deux milles de terminés depuis deux ou trois ans ?

M. DYMENT : Ces deux milles ont été terminés au printemps de cette année.

L'honorable M. HAGGART : N'a-t-on pas subventionné un embranchement partant de la ligne-mère du Canadien du Pacifique et se rendant à Bruce-Mines afin de transporter les déblais des mines ?

M. DYMENT : Il n'a été terminé que le printemps dernier. Il y a un tronçon de chemin de fer qui a été construit à partir de cet endroit pour l'ancienne compagnie des mines de cuivre de Bruce-Mines, mais il n'en est pas question ici.

L'honorable M. HAGGART : Je m'aperçois qu'on a fait le terrassement de cette partie du Canadien du Pacifique en employant les déblais des mines et des déchets des usines de l'endroit. Comment cela eut-il été possible sans une voie ou un embranchement de chemin de fer ? Il y a trois ou quatre ans que ces travaux ont été exécutés.

M. DYMENT : Il y a douze ans qu'on fait ainsi le terrassement, mais ce chemin n'était pas encore construit. Avant les deux ou trois dernières années, ces déblais étaient apportés sur une voie auxiliaire de la compagnie.

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1901, nous avons subventionné 21 milles de cette voie ferrée dont neuf milles sont construits pour lesquels nous avons déjà payé $28,800.

L'honorable M. HAGGART : C'est au sujet de ces deux milles depuis Bruce-Mines que je désire obtenir des renseignements.

M. DYMENT : Ils n'ont été terminés que ce printemps.

M. SPROULE : Quelle compagnie reçoit cette subvention ? Est-ce la compagnie anglaise dont on a parlé ?

M. DYMENT : Cette compagnie, une tout autre compagnie, se compose surtout d'Américains.

M. SPROULE : Est-elle propriétaire de mines de cuivre à Bruce-Mines ou d'autres exploitations minières dans le voisinage ?

M. DYMENT: Elle n'a aucun rapport avec cette association.

M. SPROULE : C'est donc une association indépendante ou une nouvelle compagnie.

M. DYMENT : Une nouvelle compagnie.

M. SPROULE : Qu'a-t-elle besoin d'un chemin de fer à cet endroit ?

M. DYMENT : Elle possède une mine à Rock Lake, à environ 17 milles de Bruce-Mines et cette distance est couverte par une voie ferrée. Elle veut prolonger celle-ci dans la direction de la mine Copper Queen, à près de 15 milles au nord de la mine de Rock Lake, du côté du réseau principal du Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Uniquement pour l'exploitation minière ?

M. DYMENT : Non ; en partie pour des fins de colonisation ; le chemin de fer traversera une belle lisière de terres arables et de forêts de bois dur à laquelle il est impossible d'avoir accès sans un chemin de fer. Les intéressés ont pris des arrangements avec une compagnie pour la construction le long de la voie d'une scierie qui servira à l'exploitation du bois dur aussitôt que douze milles de plus du chemin de fer auront été construits. Cette scierie s'élèvera à l'extrémité de la voie ferrée où il y a une grande étendue de forêts de bois dur. On construira également dans le voisinage une grande manufacture de meubles.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cette partie de la voie ferrée se rendant à la jonction de Bruce-Mines dépend du Canadien du Pacifique ou lui appartient ?

M. DYMENT : Non.

L'honorable M. HAGGART : Pourtant, le Canadien du Pacifique avait un embranchement de sa ligne principale qui se rendait à Bruce-Mines.

M. DYMENT : En effet ; mais ce n'est pas de cet embranchement qu'il s'agit.

L'honorable M. HAGGART : Celui-ci sera parallèle à l'autre.

M. DYMENT : Les rails ont été enlevés et le chemin abandonné il y a quelques années.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que les deux milles de voie ferrée mentionnés dans cette résolution sont déjà construits ?

M. DYMENT : Oui ; ils sont terminés depuis le printemps.

M. BLAIN : Est-ce l'intention du gouvernement de permettre aux compagnies d'établir une ligne de chemin de fer et de venir, deux ans après son parachèvement, demander au gouvernement de subventionner cette voie ferrée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il y a des exemples de chemins de fer qui ont été subventionnés après leur parachèvement. Parfois, il est entendu d'avance que le gouvernement viendra en aide à une entreprise, mais je crois qu'il est arrivé qu'une subvention a été accordée après la fin des travaux.

M. BLAIN : A-t-on depuis deux ans demandé au gouvernement d'accorder cette subvention ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Pourquoi a-t-on attendu deux ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier, le gouvernement n'a pas accordé de subventions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un jour, on a demandé au gouvernement de subventionner la voie entière.

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1901, nous avons accordé une subvention pour 21 milles de ce chemin de fer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque cette compagnie réorganisée a pris possession des mines, elle nous a demandé de venir en aide à la construction de cette voie ferrée. Nous en avons d'abord subventionné 9 milles, puis 21 milles au lieu de 9. Nous renouvelons peut-être partiellement la première subvention.

M. FOWLER : S'il s'agit d'un renouvellement de la subvention, cette résolution n'est pas à sa place.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une augmentation de la subvention antérieurement accordée.

L'honorable M. HAGGART : Ces deux milles représentent la longueur totale du chemin.

M. DYMENT : Mais non ; ils ne sont que le prolongement des 19 autres milles.

M. HENDERSON : Je crois que la province d'Ontario a déjà subventionné cette voie ferrée et il importe de savoir dans chaque cas, quelle subvention une province a accordée. Celle-ci a pu croire que cette subvention était suffisante pour assurer la construction du chemin.

Nous entendons souvent parler de l'autonomie des provinces de nos jours et Ontario pourrait s'offenser du fait que nous subventionnons une ligne de chemin de fer à laquelle cette province est déjà venue en aide. Le ministre des Finances peut-il nous apprendre quelle subvention la compagnie a reçue de la province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans sa requête la compagnie déclare que 17 milles de la voie ferrée ont été subventionnés par la province sans dire jusqu'à concurrence de quelle somme.

M. CLANCY : Nous devrions certainement connaître le chiffre de la subvention que le gouvernement provincial a accordé dans chaque cas. Lorsqu'il a donné une forte subvention en terres et en argent, les intéressés ont moins de titres à une subvention additionnelle. L'aide que nous accordons même à des entreprises légitimes doit être limitée et nous pourrions faire entrer en ligne de compte les secours donnés par une province lorsqu'il s'agit de fixer la subvention à accorder. Il n'y a pas lieu de négliger cette considération.

M. DYMENT : La province n'a pas accordé de subventions en terres, mais elle a donné $3,000 par mille sur une distance de 17 milles.

M. FOWLER : Pour la même voie ferrée qu'on nous demande de subventionner ?

M. DYMENT : Non, mais pour 11 milles de celle-ci.

M. HENDERSON : Nous marchons à tâtons. Nous subventionnons un chemin dont 17 milles sont déjà construits grâce à un octroi de la province. Pourquoi donner une autre subvention en faveur d'un chemin de fer terminé, lorsque la province d'Ontario a déjà fait preuve de libéralité envers cette entreprise ? Le gouvernement devrait s'assurer qu'il ne gaspille pas les deniers publics pour des entreprises que la législature provinciale a déjà encouragées. Je serais porté à proposer que cette résolution soit biffée. Je recueillerai de nouveaux renseignements, car je crois que cet octroi est du nombre de ceux que le comité ne devrait pas approuver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble que cette question

n'est pas tirée au clair. Il y a quelques années, la compagnie a demandé une subvention et nous avons subventionné neuf milles de ce chemin. Elle a établi cette voie ferrée et assuré le succès de l'entreprise. L'année dernière, le gouvernement n'a pas accordé de subventions ; néanmoins la compagnie a continué ses travaux et terminé près de 17 milles du chemin de fer, et la subvention totale aura trait à 30 milles de cette voie qui traversera cette importante partie du pays. La compagnie a mis ses usines sur un bon pied et exploite le minérai d'autres mines aussi bien que celui qu'elle extrait des mines qui lui appartiennent.

La population de ce district a énergiquement appuyé la requête de la compagnie. Ce n'est pas la même chose que si cette dernière avait construit le chemin sans rien nous demander, étant convaincue qu'elle ne recevrait pas d'aide si elle dépensait son argent pour ouvrir le pays et fonder son entreprise. Je crois que le peu que nous avons fait dans le passé a beaucoup contribué au progrès de cette partie du pays, comme y contribuera ce que nous faisons maintenant en venant en aide à la construction de ces 30 milles de voie ferrée.

M. FOWLER : Est-ce que ces deux milles de chemin de fer reliant Bruce-Mines à la jonction du même nom ont les mêmes terminus que l'ancien embranchement du Pacifique Canadien ?

M. DYMENT : Oui.

M. FOWLER : La compagnie utilise-t-elle l'ancienne voie ?

M. DYMENT : Non.

M. FOWLER : L'embranchement du Pacifique Canadien avait-il été subventionné ?

M. DYMENT : Je ne le crois pas. Celui-ci avait établi ce tronçon de chemin de fer pour son propre usage comme s'il se fut agi d'exploiter une sablonnière. C'est à juste titre que le ministre des Travaux publics déclare qu'on a laissé entendre à la compagnie que sa requête serait favorablement accueillie plus tard si elle poursuivait les travaux. On insista pour obtenir le prolongement de la voie ferrée jusque dans la ville de Bruce-Mines, parce qu'on était persuadé que le gouvernement compléterait son œuvre, et je crois que c'était beaucoup mieux que de s'arrêter à mi-chemin.

L'honorable M. HAGGART : On suit le tracé de l'ancien embranchement du Pacifique Canadien n'est-ce pas ?

M. DYMENT : Non ; la compagnie a adopté un tracé tout différent.

L'honorable M. BLAIR : Il y a un instant, le représentant de Halton (M. Henderson) a fait une observation que je désire relever. Il semblait trouver étrange que le parlement fédéral ajoutât à la subvention octroyée par une province. Depuis que je connais les rouages du ministère des Chemins de fer et Canaux, et auparavant, depuis la date des premières subventions, une entreprise légitime à laquelle le gouvernement d'une province était venu ou avait promis de venir en aide. Le seul fait que les autorités provinciales avaient accordé de l'aide à un chemin de fer donnait à celui-ci un titre de plus aux faveurs du gouvernement fédéral. L'une des conditions requises de chaque compagnie, c'était de prouver qu'elle était en mesure d'établir le chemin de fer, car personne n'ignore qu'une subvention de $3,000 par mille n'est pas suffisante à cette fin. Je dirai même que dans le cas présent, elle serait tout à fait insuffisante. J'ai appris que cette entreprise est beaucoup plus considérable que la construction des voies ferrées que nous subventionnons ordinairement ; que ce chemin de fer traverse un pays accidenté et nécessitera l'exécution de travaux importants. Si le gouvernement exigeait que chaque compagnie lui fit connaître le subvention qu'elle avait reçue ou qu'elle s'attendait à recevoir de la province. ce n'était pas pour trouver un prétexte afin de refuser de lui venir en aide, mais pour s'assurer que l'entreprise serait probablement menée à bonne fin à la faveur d'un octroi. Les renseignements que le ministre intérimaire nous a fournis sont aussi complets que ceux qu'on a exigés en aucun temps d'une compagnie de chemin de fer. Quant aux deux milles en question, je puis corroborer l'entière exactitude des déclarations du représentant d'Algoma. Il nous a dit que la compagnie était en lieu de croire qu'en terminant l'entreprise, elle aurait des titres aux faveurs du gouvernement lorsque celui-ci déciderait d'accorder des subventions, et que le temps qu'elle a gagné ne peut servir de prétexte pour refuser de lui venir en aide.

L'honorable M. HAGGART : A ma connaissance, aucun député de la gauche ne s'est opposé à l'octroi d'une subvention à une compagnie de chemin de fer parce que celle-ci avait déjà reçu de l'aide du gouvernement de la province.

L'honorable M. BLAIR : J'avais compris que le représentant de Halton était de cet avis.

L'honorable M. HAGGART : J'ai cru que les remarques de l'ex-ministre s'adressaient à moi, car je partage l'opinion qu'il a exprimée, à savoir que, lorsque les subventions réunies ne dépassent de beaucoup les sommes nécessaires, il ne peut y avoir de meilleure preuve de la confiance qu'inspire une entreprise que l'octroi accordé par le gouvernement de la province. Je n'ai jamais entendu soulever aucune objection de ce chef. Je ne m'oppose pas non plus à ce qu'une subvention ait un effet rétroactif, car lorsque les intéressés ont été de bonne foi et

ont construit une voie ferrée qui contribue au développement du pays, je crois qu'ils ont autant de droit à cette subvention que si tout était encore à faire.

M. HENDERSON : Je crains de n'avoir pas été compris de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. En demandant si ce chemin de fer avait été subventionné par la province, je désirais obtenir un renseignement qui nous aurait justifié d'accorder la somme demandée. Il s'agit de venir en aide à cette entreprise jusqu'à concurrence d'une somme de $3,200 par mille qui pourra être portée à $6,400 en tenant compte des frais de premier établissement. Cette somme pourrait nous sembler raisonnable ; selon moi, elle suffirait amplement pour la construction d'une voie ferrée dans un pays que les promoteurs de l'entreprise nous représentent comme très riche surtout en ressources forestières et minières qui devront fournir des transports abondants. Si cette peinture est fidèle et si la compagnie a déjà reçu une subvention de $3,000 par mille de la législature provinciale, elle touchera en tout $9,400 par mille, somme qui paraît très élevée. Dans les circonstances, on devrait, il me semble, nous apprendre si la province est déjà venue en aide à la construction de cette voie ferrée. Dans l'affirmative, nous agirions probablement sagement en n'accordant pas le plein montant de la subvention, mais une somme raisonnable seulement.

J'approuverais volontiers la ligne de Toronto-centre qui nous conseillait de recueillir les renseignements les plus complets et de soumettre toutes ces questions à la commission du transport avec instruction de présenter un rapport des plus circonstanciés En tout cas, nous devrions au moins connaître le coût probable de ces voies ferrées et la description du pays qu'elles traverseront, afin de pouvoir nous prononcer sur ces matières en connaissance de cause. Bien que je ne considère pas que l'octroi qu'une province a pu accorder soit une raison suffisante de refuser de venir en aide à une entreprise légitime, si nous connaissions le chiffre de la subvention provinciale, nous serions en mesure d'arrêter la ligne de conduite à suivre dans le cas présent. Par conséquent, on devrait nous fournir ces renseignements au sujet de chacune de ces résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami me permettra de lui faire observer qu'avant que la compagnie puisse toucher une subvention de $6,400 par mille, le chemin de fer aura dû coûter $21,400 par mille. En recevant $6,400 du parlement fédéral et $3,000 des autorités provinciales, la compagnie touchera $9,400 pour un chemin de fer qui coûtera plus de $21,000 par mille.

M. HENDERSON : A votre avis, n'est-ce pas une subvention fort raisonnable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout dépend des circonstances. Il y a des parties du pays où il serait impossible de construire une voie ferrée avec une pareille subvention. D'un autre côté, j'admets avec mon honorable ami qu'il est toujours désirable de savoir ce que la province contribue. En tenant compte de la nature du pays que ce chemin de fer traversera, je ne crois pas que les promoteurs mêmes, en recevant toute l'aide mentionnée par mon honorable ami, en retirent beaucoup d'avantages.

M. BLAIN : Le représentant d'Algoma peut-il me dire si le gouvernement d'Ontario a versé sa subvention à la compagnie ?

M. DYMENT : Je ne saurais renseigner l'honorable député sur ce point.

M. BLAIN : Lorsque le député d'Algoma nous a appris que cette voie ferrée était terminée depuis près de deux ans, j'ai remarqué que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux a paru surpris.

M. DYMENT : Ces deux milles qui ne constituent qu'un tronçon de la ligne entière ont été terminés le printemps dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déclaré que nous avions accordé une subvention pour 21 milles de voie ferrée et que nous avions payé l'octroi pour neuf milles qui étaient terminés. Je n'ai pas parlé de ces deux milles en particulier.

M. BLAIN : Pourtant le ministre a compris que ces deux milles n'étaient pas terminés lorsqu'on lui a demandé cette subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'étais pas fixé sur ce point.

M. BLAIN : Il est évident que lorsque les intéressés ont demandé une subvention, ils ont cédé au gouvernement les renseignements les plus importants. De fait le ministre des Finances a demandé au comité d'acquiescer à cette requête sans savoir si les travaux étaient terminés. Je crois qu'il est de mauvaise politique de permettre à un groupe d'entrepreneurs de construire un tronçon de chemin de fer—de deux ou vingt milles de longueur, peu importe—et de venir une fois les travaux terminés, demander une subvention. Les promoteurs d'une entreprise qui désirent obtenir de l'aide devraient présenter leur requête avant de commencer les travaux.

M. FOWLER : Je ne comprends pas bien quelle est la longueur de ce chemin de fer. Il me semble que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux a dit que la première subvention en 1901 couvrait 21 milles de voie ferrée et si celle-ci se rapporte également à 21 milles, il y aurait 42 milles en tout.

M. DYMENT : Neuf milles seulement ont été subventionnés il y a deux ans, ce qui fait 30 milles en tout en comptant les 21 milles qui font l'objet de la présente subvention.

A la Compagnie du chemin de fer de la baie de James, pour une ligne de chemin de fer à partir de Toronto, en passant du côté est du lac Simcoe, de Parry-Sound et de Sudbury, vers la baie de James, n'excédant pas 265 milles, au lieu des deux subventions octroyées en vertu du chapitre 8 de 1901 pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la baie de James.

M. BROCK : Puis-je obtenir des explications au sujet de la présente subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On y a fait allusion la nuit dernière. Ce chemin de fer reliera la cité de Toronto à la partie septentrionale d'Ontario. Plusieurs groupes de délégués sont venus prier le gouvernement d'accorder une subvention à cette ligne de chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Servira-t-elle au Pacifique Canadien à relier Toronto à Sudbury?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle traversera la voie du Canadien du Pacifique à Sudbury et se raccordera plus loin au nouveau Transcontinental.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les principaux membres de la compagnie du chemin de fer de la baie de James?

Le MINISTRE DES FINANCES : MM. Mackenzie et Mann.

M. BROCK : Cette ligne passera à un demi-mille du Canadien du Nord en plusieurs endroits.

M. HUGHES (Victoria) : Ce dernier passe à l'ouest du lac Simcoe, tandis que l'autre longera la rive est.

M. CLANCY : Cette compagnie tient-elle ses pouvoirs du parlement fédéral ou des autorités provinciales?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du parlement fédéral.

M. CLANCY : Quelle est la longueur de sa voie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne m'en souviens pas. Cette entreprise a été autorisée il y a quelques années et les premiers travaux datent d'il y a deux ou trois ans, alors que la compagnie a commencé à établir sa ligne au nord de Parry-Sound après avoir obtenu la subvention qu'il est question de renouveler. Il s'agit maintenant de venir en aide à la construction de 265 milles de la voie ferrée. C'est peut-être la subvention la plus importante que nous sommes appelés à voter. Elle contribuera à mettre toute la région occidentale du nord d'Ontario en rapport direct avec le Pacifique Canadien d'abord, avec le Grand-Tronc-Pacifique ensuite et fournira une voie d'entier parcours vers l'ouest. De plus, elle ouvrira à la colonisation une contrée fertile au nord de Parry-Sound. A vrai dire, dans le voisinage de Toronto, il existe déjà des moyens de communication par voie ferrée, mais cette ligne, qui est véritablement transcontinentale, profitera plus au pays situé à l'ouest de Toronto que toute autre entreprise à laquelle ces résolutions peuvent se rapporter.

M. GOURLEY : Est-ce l'intention des intéressés de prolonger ce chemin de fer jusqu'à la baie de James?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. GOURLEY : Alors, il faudrait activer les travaux ; cette contrée est admirable.

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean.

M. HENDERSON : A-t-on quelques explications à nous offrir touchant cette subvention?

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais que cette résolution était si modérée qu'elle serait approuvée d'emblée. Elle a pour objet de permettre de reculer le terminus actuel du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean jusqu'au quai du gouvernement, à environ un mille plus loin.

M. HENDERSON : Au moins, quand il s'agit d'un projet semblable, point n'est besoin d'une " masse de renseignements " pour convaincre la Chambre de sa légitimité. Il semble étrange qu'il faille demander une subvention pour construire un chemin de fer jusqu'à un quai appartenant à l'Etat. En tout cas, l'affaire est de bien mince importance pour que le gouvernement s'en occupe. A vrai dire, les renseignements sont maigres, mais je suppose qu'il en coûtera moins cher d'adopter cette résolution que de gaspiller le temps à la combattre.

A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie de James, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiscamingue, au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la direction du nord-ouest, ne devant pas dépasser 50 milles.

M. FOWLER : Est-ce cette même compagnie qui a reçu une subvention pour la construction de 265 milles de voie ferrée?

Le PREMIER MINISTRE : Cette compagnie prolongera le chemin de fer qui part de Mattawa et se dirige au nord dans la direction du lac Témiscamingue du côté de la province de Québec. Il est question d'établir un embranchement sur le village de Ville-Marie. Chacun sait que c'est une contrée fertile qui se peuple et progresse rapidement.

M. CLANCY : Ceci est un simple prolongement du Pacifique Canadien. Quel est ce chemin de fer?

Le PREMIER MINISTRE : La plupart des membres de la compagnie sont des citoyens d'Ottawa et des habitants du Témiscamingue.

M. FOWLER : Est-ce une compagnie distincte de celle du chemin de fer de la baie de James?

Le PREMIER MINISTRE : Complètement distincte.

L'honorable M. HAGGART : Ne vaudrait-il pas mieux offrir cette subvention à une voie ferrée partant du lac Témiscamingue et s'avançant à cinquante milles au nord plutôt que de ne l'appliquer qu'à cette compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie de James. . Le seul moyen de faire prolonger cette ligne est d'engager le Pacifique Canadien à continuer son embranchement de Mattawa le long de la rive du lac Témiscamingue. De cette manière, le gouvernement va entamer des négociations pour favoriser des gens qui ne sont que des intermédiaires entre lui et le Pacifique Canadien.

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie a demandé cette subvention. Nous sommes allés aux informations et nous n'avons pas trouvé de motifs de repousser sa requête, attendu que cette compagnie est parfaitement honorable.

M. CLANCY : Personne ne révoque en doute l'honorabilité de la compagnie. Pourtant, il est incontestable que ce tronçon de chemin sera d'une inutilité absolue, à moins que la compagnie ne prenne des arrangements avec le Canadien du Pacifique.

Le PREMIER MINISTRE : Je l'avoue.

M. CLANCY : Puisqu'il en est ainsi, on devrait suivre le conseil du représentant de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et ne pas désigner la compagnie qui recevra la subvention. Peu m'importe l'honorabilité de la compagnie ; on ne devrait pas lui permettre de servir d'intermédiaire entre le gouvernement et ceux qui construiront la voie ferrée. Il s'agit uniquement de protéger l'intérêt public, sans tenir compte du Canadien du Pacifique ou des promoteurs de cette entreprise. Je crois que le député de Lanark-sud a fait une sage recommandation.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'en voyons pas la sagesse. La compagnie a présenté sa demande et les considérations qu'on fait maintenant valoir ne se sont pas présentées à notre esprit. Nous désirions que le chemin fût construit et il nous a semblé que cette compagnie le construirait.

M. CLANCY : Pourtant, elle ne pourra rien faire, à moins de conclure des arrangements avec l'autre compagnie'

Le PREMIER MINISTRE : Alors, elle devra en conclure.

M. CLANCY : Cependant, nous devrions prendre des mesures pour nous assurer que le chemin sera construit dans l'intérêt du peuple et ne pas compter sur un arrangement problématique. En pareil cas, il n'y a rien de déraisonnable à demander que la subvention soit accordée à une ligne de chemin de fer plutôt qu'à une compagnie en particulier.

M. McCOOL : On n'a cessé de demander à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de prolonger sa voie vers le nord depuis le lac Kippewa ou le bas du lac Témiscamingue—ou encore la station du même nom. Ce chemin a été construit il y a quelques années et son prolongement serait nécessaire, mais les intéressés n'ont pas pu obtenir de promesse de la Compagnie du Canadien du Pacifique. Des habitants de Ville-Marie, établis là-bas depuis vingt ans, ont pris la peine de fonder une compagnie ; ils sont les promoteurs du projet de chemin de fer Interprovincial et de la baie de James. Ce sont tous des gens à l'aise et il serait injuste, il me semble, de les mettre à l'écart après qu'ils se sont donnés tant de peine. Je ne crois pas que le Canadien du Pacifique soit hostile à cette entreprise. Il était tout d'abord favorable à la requête des intéressés. Nous ne sommes pas disposés à entreprendre ces travaux, disait la Compagnie du Canadien du Pacifique, mais obtenez l'autorisation vous-même, établissez la voie ferrée et nous vous aiderons. Je ne crois pas que le Canadien du Pacifique voudrait que cette subvention fut accordée à une compagnie quelconque plutôt qu'à la compagnie désignée.

M. HUGHES (Victoria) : De quel côté du lac Témiscamingue passe cette voie ferrée ?

M. McCOOL : Du côté de la province de Québec. Elle ouvrira à la colonisation une vaste contrée située en haut du lac Témiscamingue. Je suppose que ce pays renferme déjà 3,000 ou 4,000 habitants.

M. CLANCY : Nous ne doutons pas qu'une voie ferrée soit nécessaire ; cependant, nous désirons savoir à qui elle profitera. On nous dit qu'il serait regrettable de refuser une subvention à ces personnes qui ont mis leur argent au jeu. Pourquoi l'ont-elles fait. Dans l'espoir d'en retirer un bénéfice.

M. McCOOL : Elles veulent avoir un chemin de fer.

M. CLANCY : S'agit-il d'une entreprise dans laquelle elles ont engagé leurs capitaux ou d'une vulgaire spéculation ? Quels sont les intéressés ? Je ne défends pas les droits de la Compagnie du Canadien du Pacifique ; elle n'en a aucun à ma connaissance. Ce sont les droits du public que je défends. Voici qu'on se propose d'ajouter un chaînon nouveau à l'extrémité d'un embranchement du Canadien du Pacifique pour prolonger celui-ci et le nouveau chemin de fer sera à la merci du Canadien du Pacifique pour obtenir un débouché. Eh bien, quels sont ceux qui présentent cette requête et qui toucheront la subvention ?

M. McCOOL : Je ne puis pas vous les nommer de mémoire. Je sais qu'au nombre

des promoteurs de l'entreprise se trouve M. A. E. Guay, un citoyen de Ville-Marie, homme respectable et responsable, jouissant d'une fortune de cent à cent cinquante mille dollars. Je crois que M. Ranger est aussi du nombre. J'ai accompagné les délégués qui sont venus demander une subvention, bien que leurs noms ne soient pas présents à ma mémoire. Je me rappelle aussi que, lorsqu'ils ont obtenu leur charte l'hiver de l'an dernier, j'ai assisté avec eux à une séance du comité des chemins de fer. En se reportant à la charte, l'honorable député trouverait les noms des promoteurs qui sont tous des citoyens responsables.

M. CLANCY : Puisqu'il s'agit de subventionner un chemin de fer sans mentionner aucune compagnie en particulier, de l'aveu de l'honorable député lui-même, je ne trouve rien que de très raisonnable dans la proposition du représenant de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart.)

M. McCOOL : Je suis convaincu qu'il n'y a pas parmi les intéressés une seule personne qui désire retirer un sou de bénéfice de cette entreprise, sauf indirectement et grâce aux avantages qu'elle procurera aux colons et aux habitants du district. Je me demande pourquoi le député de Bothwell s'oppose à l'octroi d'une subvention à une compagnie en particulier qui a fait les frais d'obtenir une charte, lorsque personne autre ne réclame. Le Pacifique Canadien ne s'y oppose pas, du moins à ma connaissance, et je ne vois aucune raison de ne pas venir en aide à une compagnie constituée en corporation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire donner une brève explication concernant le chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma. Je constate que le représentant d'Algoma (M. Dyment) avait raison et que la subvention antérieure se rapportait à neuf milles de la voie ferrée. Je ne comprends pas comment il se fait que le mémoire qui m'a été remis mentionne 27 milles.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, ne dépassant pas 20 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un prolongement vers l'ouest de l'embranchement Pontiac-Pacifique, depuis son terminus actuel de Ferguson, sur la rivière Outaouais.

M. CLANCY : Pourquoi fait-on une différence dans ce cas-ci ? Cette subvention est destinée à une voie ferrée ; l'autre était en faveur d'une compagnie de chemin de fer. Quels sont les promoteurs de cette entreprise ?

M. McCOOL : Je crois que la différence provient du fait que le Pacifique Canadien, qui est propriétaire de l'embranchement Pontiac-Pacifique, n'a pas voulu demander une subvention, bien qu'il désire prolonger sa voie. La Compagnie de l'embranchement Pontiac-Pacifique est autorisée à construire une voie ferrée entre ces deux points. Le chemin de fer se rend à Waltham depuis dix ou douze ans ou même plus. Je dois connaître ce qui en est, étant né à mi-chemin entre ces deux endroits. Je suis convaincu que le Pacifique Canadien construira ce prolongement ou que, du moins, il ne s'opposera pas à ce qu'une autre compagnie le construise.

M. HUGHES (Victoria) : N'a-t-il pas obtenu une charte ?

M. McCOOL : Oui, pour le même tracé.

M. HUGHES (Victoria) : N'a-t-il pas l'intention de jeter un pont sur la rivière à cet endroit ?

M. McCOOL : Je le crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dans l'attente que le Pacifique Canadien construira cette voie ferrée que nous accordons une subvention.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement fédéral a-t-il déjà donné une subvention à cette voie ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Il y a eu une subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est devenue caduque.

A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée à partir de Saint-François jusqu'à Saint-George, ne dépassant pas 9 milles ; aussi, pour une ligne de chemin de fer à partir de la bifurcation Scott jusqu'au pont de Québec, ne dépassant pas 22 milles.

Le PREMIER MINISTRE : C'est le prolongement du chemin de fer Québec Central le long de la vallée de la rivière Chaudière. Présentement, ce chemin de fer part de Québec, ou, pour mieux dire, de Lévis et se rend jusqu'à cette vallée.

M. HUGHES (Victoria) : Il traverse d'abord la vallée de la rivière des Etchemins.

Le PREMIER MINISTRE : Non. Il se rend par l'Intercolonial jusqu'à l'embranchement d'Harlaka, puis se dirige au sud vers la vallée de la rivière Chaudière. Il s'agit de reculer le terminus actuel à neuf milles plus loin jusque dans la vallée de la rivière Saint-George. A la bifurcation de Scott, la voie ferrée se dédouble. L'un des embranchements suit la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à Saint-François et l'autre se rend à Sherbrooke, dans les cantons de l'est. Cette subvention est nécessaire à la construction d'un chemin de fer qui se rendra en droite ligne jusqu'au pont de Québec, à 22 milles de distance.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a pas de chemin de fer dans cette localité.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a un chemin de fer se dirigeant à l'est vers l'In-

tercolonial près de Saint-Charles. Ce serait une ligne directe qui traverserait cette partie du pays et atteindrait le pont de Québec.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer n'est pas construit.

Le PREMIER MINISTRE : Non, il est question de le construire.

Je tiens à informer le gouvernement qu'en construisant ce chemin de fer, il fait un pas vers la construction du Grand-Tronc-Pacifique. On a affirmé ici, il y a quelque temps, que le Grand-Tronc-Pacifique ne passerait pas par le comté de Dorchester, parce que serait rallonger le tracé. En construisant ce chemin de fer du pont de Québec jusqu'à la bifurcation de Scott, on construit un chemin de fer de vingt milles précisément comme je l'ai proposé. En outre, je dois dire que si le gouvernement construit le Grand-Tronc-Pacifique, il fera d'une pierre deux coups, et même trois coups, en certains endroits. Il faut se rappeler que le chemin de fer sera construit de Saint-Georges dans le comté de Beauce. Saint-Georges se trouve à l'ouest d'une paroisse du comté de Dorchester appelée Sainte-Justine. Sainte-Justine est la lacune naturelle, ou la localité par où doit passer un chemin de fer. Les terres y sont très plates et unies. Si le gouvernement construit le Grand-Tronc-Pacifique, il partira du pont de Québec et si M. Schreiber, en qui j'ai la plus entière confiance, confiance, du reste que tout le monde partage, reçoit la mission de faire le tracé d'une ligne de chemin de fer, il l'établira sans doute dans les endroits que j'ai mentionnés. En outre, en faisant passer le chemin de fer dans les localités en question, on servira les intérêts du député de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costigan) qui comme on le sait, possède une charte pour la construction d'un chemin de fer de la rivière Saint-François à Québec ; et en construisant cette ligne, on suit exactement le tracé qu'il désire. La Compagnie de chemin de fer du "Québec Central" possède une charte pour la construction d'une voie ferrée de Saint-Georges en remontant la vallée de la rivière Famine sur un parcours de dix-huit milles jusqu'à Sante-Justine ; et de cet endroit, jusqu'au lac Dohenagamook, on suivrait encore le même tracé; de ce lac dans le comté de Témiscouata, on desservirait le Québec Central, chemin de fer demandé par le député de Victoria, N.-B., et le chemin de fer du gouvernement. Il n'y aurait qu'un seul chemin de fer à construire là où on demande la construction de trois chemins, et par conséquent, je le répète, on ferait d'une pierre trois coups. Ensuite, de Québec jusqu'à Saint-Isidore dans le comté de Dorchester, ce seul chemin de fer desservirait toutes les autres voies. La Compagnie du Québec Central, en construisant un chemin du pont de Québec, devra établir le tracé par Saint-Isidore et de là se rendre en ligne directe à la bifurcation de Scott. Si le gouvernement construit le chemin de fer, force lui sera de suivre précisément le tracé que je viens d'indiquer. Avant de prendre une initiative, le gouvernement devrait charger M. Schreiber d'étudier le pays et le tracé du chemin de fer ; il admettra, sans doute, que j'ai parfaitement raison.

Quelques VOIX : Adopté.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : A coup sûr, le comité n'a plus besoin de nouvelles lumières après le discours que nous venons d'entendre.

M. CLANCY : Les observations qui viennent d'être formulées demandent plus amples explications. Le député de Dorchester (M. Morin) affirme que si le gouvernement met à exécution son projet d'un réseau transcontinental, ce réseau traversera virtuellement le même territoire, et répondra aux mêmes besoins que le chemin de fer que l'on veut subventionner. Si la chose est vraie, et l'honorable député parle sans doute en parfaite connaissance de cause, il n'y a plus lieu de soutenir que le chemin de fer desservira une contrée qu'il est impossible de desservir autrement. Si son affirmation est exacte, la situation est réellement alarmante ; en effet, nous venons de voter une loi autorisant le gouvernement à construire un chemin de fer à travers le territoire en question ; et voilà qu'un honorable député demande une subvention pour un chemin de fer, et la Chambre, au courant de tous ces faits, accorde cette subvention. A moins que l'on ne nous donne quelques éclaircissements, relativement à ce que vient de me dire le député de Dorchester, le comité devrait aller aux renseignements avant d'adopter ce crédit.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de subventionner ici deux embranchements de chemins de fer. Un de ces embranchements est le prolongement du chemin de fer qui traverse la vallée de la Chaudière, de Saint-François à Saint-Georges, et comme le député de Dorchester (M. Morin) peut en informer son voisin (M. Clancy), le chemin de fer transcontinental est tout à fait indépendant de cette voie ferrée ; l'un se dirige vers l'ouest, tandis que le chemin de fer transcontiental gagne l'est. Voilà qui règle la question. Quant à l'autre section de chemin de fer, de la bifurcation de Scott au pont de Québec, la distance est de 22 milles. Voilà tout ce qui en est, et il m'est impossible de dire pour le moment dans quelle mesure le nouveau chemin de fer sera parallèle à la voie ferrée en question. Tout dépendra du tracé que suivra le nouveau chemin de fer. Si le chemin de fer qu'il s'agit de construire suit la rivière Etchemin, il serait dans une certaine mesure parallèle à l'autre voie ferrée ; s'il ne suit pas la rivière Etchemin, après avoir quitté le pont de Québec, il doit

se diriger vers l'est, et il ne serait nullement parallèle à la voie ferrée en question, sauf sur un parcours de quelques milles. Il y a plusieurs chemins de fer qui, à l'avenir, devront aboutir au pont de Québec. Le Grand Tronc et l'Intercolonial y aboutissent déjà, et probablement le chemin de fer de la rive sud, y viendra. Le chemin de fer transcontinental, en quittant le pont de Québec, se dirigera vers le sud et l'est et ne sera parallèle à la voie ferrée en question que sur un parcours de quelques milles.

M. MORIN : Pour construire un chemin de fer du pont de Québec vers le sud, il faudra faire passer le tracé à l'ouest de l'église de Saint-Jean Chrysostôme, puis à l'est de l'église de Saint-Lambert-de-Lévis et passer à travers le presbytère de l'église de Saint-Isidore. Cela est inévitable en raison de la nature même du pays. De là le premier ministre affirme que la ligne suivra la vallée de la rivière Etchemin. Vous ne pouvez faire que ce chemin de fer passe par la vallée de l'Etchemin.

Le PREMIER MINISTRE : Pour le tracé du chemin de fer transcontinental ?

M. MORIN : Non, monsieur. Ce que j'affirme est parfaitement exact, et si M. Schreiber a mission de faire des études sur ce chemin de fer et que je l'accompagne comme je l'ai déjà fait, nous nous entendrons parfaitement sur ce point. En partant du pont de Québec, il faut que le chemin de fer se dirige vers le sud et passe par la paroisse de Saint-Isidore qui est à environ dix-huit milles du pont. Le chemin de fer doit aller encore deux milles plus loin et alors le Grand-Tronc-Pacifique suivra encore une ligne directe vers le sud ou le sud-est. Alors, le chemin du Quebec Central un peu plus loin que Saint-Isidore, devrait contourner une colline, et se rendrait à la bifurcation de Scott. Il faudrait établir le tracé à travers le village où je demeure, bien que les citoyens de ce village ne veulent pas de chemin de fer, qu'ils jugent inutile. La ligne traverse ensuite les paroisses de Sainte-Marguerite, Saint-Malachie et Sainte-Claire, frappant le coin de ces quatre paroisses. Alors, la tracé se dirige vers la rivière Etchemin à Saint-Malachie et longe la rivière jusqu'au débouché du lac Etchemin, pour de là se diriger sur Sainte-Germaine. A quatre milles plus loin, le tracé atteint la rivière Famine qui se jette dans la rivière Chaudière ; tournant à la droite quelques degrés, le tracé frappe le sommet de la rivière Chaudière et de la rivière Etchemin, puis se dirigeant à l'est, à travers tous les autres comtés. Ce chemin de fer desservira ainsi tous les comtés du côté sud des montagnes. Mais en adoptant, le tracé préconisé par le député de Bellechasse (M. Talbot), du pont de Québec à l'embouchure de la rivière Abénaki, les chemins de fer ne seraient qu'à un mille ou un mille et demi de distance. Après avoir quitté le pont de Québec, il faudrait commencer à gravir les montagnes sur un parcours d'environ cinquante milles, jusqu'à ce qu'on atteigne une altitude probable de mille pieds.

Du pont de Québec jusqu'à la rivière Abénaki, l'acclivité n'est pas très forte ; mais de là, il y a une pente fort raide sur un parcours d'environ huit milles jusqu'à la rivière des Pins, où la route tourne à gauche. En adoptant le tracé que j'ai suggéré, on suit le cours naturel de la vallée sur toute la distance. Comme je l'ai déjà fait observer dans cette Chambre, les deux seules rivières qui traversent les Alléghanies sont la rivière Richelieu et la rivière Etchemin ; et on le sait, quand un cours d'eau passe entre des montagnes, cela facilite de beaucoup la construction d'un chemin de fer.

M. CLANCY : Pour les premiers neuf milles, nous accordons une subvention à la Compagnie du chemin de fer Québec-central, et la subvention pour les deux autres milles est accordée à tout autre compagnie de chemin de fer.

Une VOIX : Non.

M. CLANCY : Eh ! bien, quand bien même, cette subvention serait accordée à la Compagnie du Québec-central, ce chemin desservirait le même pays que desservira le chemin de fer transcontinental, s'il est construit.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que le chemin de fer transcontinental soit intéressé dans le crédit actuel. La subvention en discussion est affectée au chemin de fer Québec-central, et à la construction d'un tronçon de chemin de fer qui desservira trois ou quatre paroisses qui n'ont aucune communication par rail. Il abrégera le parcours du Québec-central, des Etats-Unis jusqu'à son entrée à Québec .

M. HUGHES (Victoria) : De la bifurcation de Scott à Québec, la Compagnie du Québec-central aura deux chemins de fer : l'un à Lévis et l'autre au pont de Québec. Veut-on fusionner le chemin de fer transcontinental et la région actuelle du Québec-central jusqu'à Saint-Anselme ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore ce qui sera fait à l'égard du chemin de fer transcontinental. Pour le moment, il s'agit de subventionner le chemin de fer Québec-central.

M. HUGHES (Victoria) : De la bifurcation de Scott au Saint-Laurent, le Québec-central aurait deux chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. CLANCY : Allons-nous établir en principe qu'il faut subventionner un chemin de fer, parallèle à la voie ferrée de la même compagnie sur une distance de quatre ou cinq milles ? La distance peut se trouver

abrégée, mais en cela on ne consulte que les intérêts de la compagnie du chemin de fer. Il faut qu'il y ait une véritable pléthore de recettes pour faire pareille chose.

M. MORIN : L'honorable député (M. Clancy) fait erreur. Il ne s'agit pas d'abréger la distance parcourue par le Québec-central ; mais de lui permettre de se diriger vers le pont de Québec, au lieu d'aller à Lévis. En raison de la construction du pont de Québec, tous les chemins de fer établis sur la rive-sud du Fleuve, chercheront à s'y diriger. Il faut s'adapter aux circonstances.

Le chemin de fer Québec-central est dans l'impuissance d'effectuer des transports de marchandises encombrantes, de Lévis, sur un parcours d'environ trente-cinq milles. De l'embranchement d'Harlaca, il y a une pente très raide, et dix milles plus loin se rencontre une autre rampe presque impraticable d'un mille et demi. Les trains de voyageurs éprouvent beaucoup de difficultés à descendre cette pente. Cela les empêche d'effectuer le transport de marchandises encombrantes, mais la route actuellement projetée parera à tous ces inconvénients, et elle n'atteint nullement le même point auquel aboutit l'ancien tracé. A Lévis, les deux chemins de fer passeront probablement à neuf milles de distance l'un de l'autre, et cette nouvelle route les mettra en mesure de transporter les marchandises encombrantes du nord au sud.

M. CLANCY : Si j'ai bien compris les explications de l'honorable député (M. Morin) tous les chemins de fer cherchent actuellement à atteindre le pont de Québec, et la chose se comprend parfaitement. Mais faut-il poser en principe, que le parlement doit subventionner tous les chemins de fer qui cherchent à atteindre ce pont, au lieu de subventionner les lignes qui répondent aux besoins du public dans un sens plus large ?

Je n'ai peut-être pas bien saisi la situation, mais si je ne me trompe, nous sommes en train de subventionner un chemin de fer qui cherche à atteindre le pont de Québec, et qu'on ne saurait nullement envisager comme une entreprise d'intérêt national ou d'utilité publique au Canada ; c'est une entreprise d'intérêt privé. Au lieu de viser à l'utilité publique en général, nous sommes en trai de subventionner des chemins de fer qui cherchent tous à atteindre le pont de Québec. Si mes renseignements sont exacts, la chose est injustifiable.

Le PREMIER MINISTRE : Le député de Dorchester (M. Morin) a répondu à cette question. Il a formulé des arguments qui doivent convaincre l'honorable député que ce chemin de fer, tout en se rendant au pont de Québec, desservira un pays qui n'est nullement doté de chemins de fer et qui pourtant a droit à notre concours financier, tout comme les autres parties du pays.

M. CLANCY : Si je ne me trompe le député de Dorchester a dit que le chemin de fer transcontinental, s'il est construit, desservira cette contrée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Point du tout. Il passe sur un autre côté de la rivière.

M. TALBOT : Je tiens à donner quelques mots de renseignements sur la question. Le chemin de fer Québec Central, en quittant la bifurcation de Scott, terminus de la ligne qu'il s'agit de subventionner, se dirige vers le nord-est à l'embranchement d'Harlaka, qui est une gare sur l'Intercolonial, à 5 milles à l'est de Lévis. La ligne projetée se dirigera vers le sud, du pont de Québec à la bifurcation de Scott. Le pont de Québec sera le terminus de toutes ces lignes de chemin de fer; mais le Grand-Tronc-Pacifique se dirigera vers le sud-est, tandis que la ligne projetée gagnera le sud en suivant la vallée de la rivière Chaudière. La rivière Etchemin se jette dans le Saint-Laurent à environ trois milles à l'est de la rivière Chaudière ; elle se dirige vers le sud-est et c'est ce cours que le Grand-Tronc-Pacifique suivra dans ce pays. Le député de Dorchester le sait bien ; si le Grand-Tronc-Pacifique suivait la rivière Chaudière en passant par les paroisses qu'il a désignées pour atteindre la bifurcation de Scott, il lui faudrait se diriger vers le sud. L'honorable député vient de dire que les deux chemins de fer suivraient le même tracé. Si le Grand-Tronc-Pacifique suivait cette direction, il serait forcé de dévier de son cours pour se diriger vers le sud, et suivre la vallée de la rivière Chaudière, au lieu de suivre la vallée de la rivière Etchemin et gagner l'est en passant par les comtés de Bellechasse, de Montmagny et autres. S'il suivait le tracé conseillé par l'honorable député, il serait forcé de se rendre au lac Etchemin et de là à la frontière et de traverser l'Etat du Maine.

M. HENDERSON : Avant que cette motion soit adoptée, je veux faire observer au comité, que nous ne saurions approuver la procédure suivie pour soumettre cette question au gouvernement. Le député de Beauce (M. Beland) n'a demandé qu'une partie de la subvention. La subvention qu'il a demandée s'appliquerait au chemin de fer de Saint-François à Saint-Georges sur un parcours de 9 milles. Le district que doit desservir ce chemin de fer, dit-il, est très vaste, comprenant neuf villages qui n'ont aucune communication ni par voie fluviale, ni par voie ferrée, et par conséquent le prolongement tournera à l'avantage immédiat et direct d'une population de 10,000 âmes. Cette recommandation ne s'applique donc qu'aux 9 milles de chemin de fer en question et il n'est nullement question des autres 22 milles. J'ignore qui a demandé la subvention pour cette partie du chemin de fer. Il y a quelque chose de louche, de mystérieux dans toute cette affaire. De l'avis des députés de la gauche la subvention demandée pour les

22 milles tend à quelque but secret ou inavouable que le gouvernement ne nous a pas dévoilé. Quelqu'un a-t-il recommandé ce chemin de fer, ou s'agit-il de subventionner un chemin de fer pour lequel certain député, qui ne veut pas que son nom soit connu du comité, a demandé ou obtenu une charte ? Nous avons droit d'être renseignés au sujet de ces 22 milles, car la procédure suivie pour soumettre cette question au gouvernement et au comité indique qu'il y a quelque chose de louche dans cette affaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chemin de fer Québec Central part de Sherbrooke, remonte la vallée de la rivière Chaudière, qu'il traverse, puis passe par le comté de Dorchester et atteint l'embranchement d'Harlaka. Si l'honorable député veut bien jeter un coup d'œil sur la carte, il verra que ce chemin de fer, en quittant la rivière Chaudière, se dirige vers le nord et l'est. Il s'agit de prolonger le chemin de fer de la bifurcation de Scott, point sur la rivière Chaudière où il commence à se diriger vers l'est ; ce prolongement commençant dans le comté de Beauce, traverserait Dorchester, se rendrait à Lévis et finirait à Québec.

Il importe d'étendre ce chemin de fer au point de vue de son exploitation commerciale, de la bifurcation de Scott au pont de Québec, parce qu'aujourd'hui, pour atteindre ce pont, il décrit deux côtés d'un triangle, l'Intercolonial étant un de ces côtés. Dernièrement, le ministre des Chemins de fer et Canaux a reçu du chef de l'exploitation du chemin de fer Québec Central une plainte relative aux prix de transport excessifs exigés sur l'Intercolonial. C'est pour parer à la nécessité d'utiliser l'Intercolonial de l'embranchement d'Harlaka à Lévis, qu'on demande ce prolongement. J'ignore la procédure suivie relativement à cette demande, mais il y a eu plusieurs conférences au cours desquelles le gérant et le chef de l'exploitation ont demandé ce prolongement. Quant aux neuf milles en question, ils se trouvent à l'autre extrémité du chemin de fer Québec Central. Actuellement, ce chemin de fer s'étend de la bifurcation de la Beauce à Saint-François, et il s'agit de le prolonger de ce point jusqu'à Saint-Georges. La vallée de la Chaudière, qui sera desservie par ce prolongement de chemin de fer, est probablement une des parties les plus fertiles de toute la province de Québec. L'année dernière, il a été expédié de cette vallée dix millions de livres de beurre et de fromage et quatre millions de livres de sucre d'érable, par voie du Québec Central ; mais par suite de l'absence de communications avec Québec, il a fallu expédier ces marchandisess à Montréal pour exportation. L'extension de la ligne jusqu'au pont de Québec remédiera à tous ces inconvénients. Le chemin de fer traversera le pont, se rendra au port de Québec et les marchandises seront déposées sur les quais a proximité des steamers.

M. HENDERSON : Le ministre ne nous a pas fait connaître les noms de ceux qui ont demandé ces subventions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Grundy, le gérant, et M. Walsh, le chef adjoint de l'exploitation, ont tous deux, en ma présence, formulé cette demande, mais je ne saurais dire s'ils ont couché cette demande de subvention par écrit.

M. HUGHES (Victoria) : Existe-t-il une charte pour le chemin de fer de la bifurcation de Scott au pont de Québec ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Pour une ligne de chemin de fer de la station du lac Bouchette à la station du lac Saint-Jean sur le chemin de fer Québec et lac Saint-Jean jusqu'à Saint-André, ne dépassant pas 13 milles.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit d'un chemin de fer qui part de la ligne actuelle établie dans la vallée du lac Saint-Jean, de la gare du lac Bouchette et atteignant une nouvelle paroisse où il y a une importante fabrique de pâte de bois et d'autres industries.

M. HENDERSON : L'honorable député qui a demandé ces subventions a allégué une assez singulière raison : il dit que le gouvernement a déjà subventionné des lignes de moindre importance que celle-ci, et il espère que sa demande sera exaucée.

Pour une ligne de chemin de fer de Québec aux Sept-Iles, y compris les embranchements sur la Malbaie et la baie Saint-Paul, ne dépassant pas 200 milles.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La baie des Sept Iles se trouve du côté du nord du Saint-Laurent, en face de l'extrémité occidentale de l'île d'Anticosti. Il s'agit de construire un chemin de fer de Québec aux Sept-Iles. C'est aux ingénieurs qu'il appartient de se prononcer sur la praticabilité de cette entreprise. Les capitalistes intéressés dans ce projet ont déjà fait beaucoup de travaux à cette île, et ils sont d'avis que cette ligne est praticable. Bien que la rive nord du Saint-Laurent, vue du fleuve, semble une mer de montagnes, il paraît qu'en arrière de ces montagnes, il existe une vallée bien horizontale qui se prêterait facilement à la construction d'un chemin de fer. On se propose de construire des embranchements, de la ligne mère à la baie Saint-Paul et sur la Malbaie, qui est une localité très importante, surtout au cours de la saison d'été.

M. HENDERSON : Le ministre de la Justice, qui sans doute connaît parfaitement cette partie du pays, pourrait-il nous dire le coût probable de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais donner de renseignements précis à cet égard. Mais les études préliminaires ou plutôt les explorations effectuées de la baie des Sept-Iles en gagnant Chicoutimi sem-

bleraient indiquer que ce chemin de fer coûterait près de $30,000 par mille. Quant au chemin de fer de Chicoutimi à Québec tout ce que je suis en mesure de dire, c'est que le pays que desservira ce chemin de fer ressemble à quelques égards à la contrée traversée par le chemin de fer du lac Saint-Jean. Si je ne me trompe, ce dernier chemin de fer a coûté de $20,000 à $25,000 par mille.

M. HENDERSON : Il paraît que c'est un pays fort montagneux, et voilà pourquoi la compagnie a demandé une subvention d'un chiffre supérieur à celui des subventions demandées par les autres compagnies. Le minimum de la subvention demandée est de $6,400 par mille.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le comité n'a pas accédé à cette demande.

M. HENDERSON : Si la compagnie a demandé une subvention d'un chiffre si élevé, c'est que le chemin de fer doit traverser un pays montagneux et presque inhabité. Pourquoi accorder une subvention de $6,400 par mille pour la construction d'un chemin de fer traversant une contrée montagneuse et presque inhabitée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas le moins du monde.

M. HENDERSON : C'est ce qu'affirment les pétitionnaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela peut être vrai de la contrée à l'est de Chicoutimi, mais non pas du pays à l'ouest de cet endroit.

M. HENDERSON : Voici les raisons alléguées par les pétitionnaires dans leur demande en obtention d'une subvention : Pays montagneux, presque inhabité ; il s'agit de développer de vastes zones agricoles, forestières et minières ; le coût de construction dépassera $25,000 par mille ; il s'agit de faire de la baie des Sept-Iles un grand port national. A mon avis il n'est pas utile de commencer, en ce moment, à créer de nouveaux ports nationaux. L'outillage des ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax nécessitent de grandes dépenses, et à mon avis, il n'y a rien à gagner à accorder notre concours financier à cette entreprise, si l'un des principaux objectifs est d'établir un port national à la baie des Sept-Iles. Toutefois, il n'y a guère lieu de s'alarmer, car il est fort improbable que l'Etat soit jamais appelé à verser ces subventions.

Pour une ligne d'embranchement à partir d'un point à ou près l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer le Grand Nord entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, n'excédant pas 3 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : La description de ce chemin de fer n'étant pas très précise, je propose d'amender la résolution comme suit :

M. FITZPATRICK.

Pour un embranchement d'un point à ou près de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacific et du chemin de fer du Grand Nord entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute ; de là dans une direction nord, traversant le village de Brownsburg, sur une distance ne dépassant pas trois milles.

M. HUGHES (Victoria) : Ce chemin de fer est-il destiné à desservir la fabrique de cartouches ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les principales industries que ce chemin de fer doit desservir sont la fabrique de cartouches de Brownsburg et une très importante carrière au-delà du village.

M. HENDERSON : Ici encore, on s'est servi d'une procédure très critiquable, pour présenter cette demande à la Chambre. Il est contraire à la dignité de la Chambre qu'un membre du cabinet écrive à un de ses collègues, lui demandant une subvention en faveur d'un chemin de fer. Ce ministre ou ses amis peuvent être intéressés. Il serait bien préférable que cette demande vînt d'une autre source. La seule demande en obtention de subventions pour ce chemin de fer est contenue dans une lettre adressée par le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) à l'honorable M. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer. Voilà une affaire qui ressemble passablement à un pacte de famille. Je serais curieux de savoir le nom du propriétaire de cette carrière de granit que le chemin de fer doit atteindre et pour la construction duquel on nous demande une subvention de $10,000.

M. CHRISTIE : Je me suis fait un véritable plaisir d'appuyer cette demande de subvention. J'ai eu une entrevue à ce sujet avec le président de la fabrique de cartouches du Dominion, compagnie qui, comme le comité le sait, possède d'importantes usines à Brownsburg. Ce chemin de fer serait d'une grande utilité à l'industrie en question et à l'exploitation de la carrière de granit déjà mentionnée. Cette carrière contient une quantité de granit illimitée et le seul embarras qu'ait éprouvé la compagnie dans le développement de cette carrière, c'est l'insuffisance des moyens de transports. La compagnie emploie déjà 70 ouvriers et on m'informe que leur bordereau de paye atteint le chiffre de $5,000 par mois. En outre, si ce chemin de fer est construit, le volume des affaires se quadruplera probablement. Ces affaires prendront un développement illimité pourvu qu'on développe suffisamment les moyens de transports. Si l'honorable député (M. Henderson), me fait l'honneur de venir chez moi, je me ferai un grand plaisir de lui faire visiter non seulement la fabrique de cartouches, mais en outre la carrière de granit. Je tâcherai de lui rendre sa visite aussi agréable que possible, et quand il aura vu le progrès réalisé dans cette localité, il res-

tera convaincu que cette subvention tournera au bénéfice du pays.

M. HENDERSON : Je remercie l'honorable député de son invitation et j'accepte de grand cœur. Je tiens d'amis qui lui ont fait visite qu'il est très hospitalier et je me ferai un plaisir, aussitôt que les affaires me le permettront, d'aller passer quelques moments avec lui. Cette carrière, nous dit-il, est très précieuse ; elle renferme une quantité presque inépuisable de granit ; il nous a donné le nombre d'ouviers employés et le chiffre du bordereau de paie : bref, il nous a donné presque tous les renseignements que nous ne demandions pas. Nous tenons à savoir les noms des propriétaires de cette carrière. Je ne suis guère intéressé à connaître la valeur de cette propriété. Si elle n'était pas si précieuse, on ne demanderait sans doute pas au gouvernement de subventionner un chemin de fer destiné à desservir cette carrière.

Une VOIX : Quel est le nombre de milles?

M. HENDERSON : Trois milles.

M. CHRISTIE : Le président est M. Brunet, mais ce n'est pas l'ancien député de ce nom.

M. MARCIL (Bonaventure) : M. Brunet est un important négociant en pierre et en marbre, à Montréal.

M. CLANCY : Est-ce que cette fabrique de cartouches est déjà desservie par quelque chemin de fer ?

M. CHRISTIE : Le point le plus rapproché est Saint-Philippe. La compagnie a dépensé beaucoup d'argent pour l'entretien de ce chemin, mais en raison de la circulation de trains de marchandises encombrantes, le chemin de fer demande des réfections continuelles. J'ai reçu plusieurs lettres du président de la compagnie et d'autres citoyens qui demandent la construction de cet embranchement.

A la Compagnie du chemin de fer de la montagne d'Orford, pour un chemin de fer à partir d'un point sur sa ligne-mère entre Laurenceville et Eastman jusqu'au lac Bonella, 5 milles; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; et d'Eastman jusqu'à la ligne limitrophe entre le canton de Bolton, partie est, et le canton de Potton, 12 milles ; n'excédant pas en tout 27 milles.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette subvention est affectée à un petit chemin de fer des cantons de l'est et la compagnie a obtenu une charte du gouvernement de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie a-t-elle fait amender sa charte ici et obtenu une charte fédérale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie en question jouit de privilèges fort étendus en vertu de la charte qu'elle a obtenue du gouvernement provincial et les promoteurs se sont adressés à cette Chambre dans le but de faire sanctionner législativement tous les privilèges en question ; mais elle a échoué. Combien a-t-elle construit de milles de chemin de fer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce chemin de fer passe à proximité de ma localité et je suis parfaitement au courant de la situation de la compagnie. C'est un petit chemin de fer des cantons de l'est, construit par la compagnie, de chemin de fer de la montagne d'Orford, composée entièrement de citoyens de ces cantons. Le chemin de fer part du village d'Eastman et gagne le nord jusqu'à Kingsbury.

La compagnie veut construire un embranchement partant d'un point entre Lawrenceville et Eastman sur la ligne mère jusqu'au lac Bonella où l'exploitation forestière se fait en grand, et elle veut prolonger sa ligne de Kingsbury à Windsor Mills, sur la ligne mère du Grand Tronc, entre Montréal et Portland. Elle veut aussi étendre sa ligne vers le sud, du village de Eastman, sur un parcours d'environ six milles, dans l'espoir de la prolonger, dans un prochain avenir, jusqu'à la ligne frontière internationale où elle pourra effectuer un raccordement avec les lignes des Etats-Unis.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce qu'on n'a pas abandonné une partie de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ce chemin de fer ne'st pas celui de la montagne d'Orford, Il y avait une compagnie de chemin de fer connue sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Mississiquoi et de la vallée de la rivière Noire, qui a cessé d'exister. Cette compagnie avait construit quelque milles de chemin de fer mais on a enlevé les rails et le chemin de fer a été abandonné. La Compagnie de chemin de fer de la Montagne d'Orford veut construire l'embranchement d'Eastman vers le sud, partie sur l'ancien terrassement du chemin de fer en question. Il s'agit virtuellement de travaux neufs.

A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, pour une ligne de chemin de fer partant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal sur le chemin de fer Intercolonial, et à partir de ce point jusqu'à Edmundston, N.-B., n'excédant pas 260 milles ; et pour une ligne de chemin de fer depuis Pasbébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, n'excédant pas 102 milles.

M. LEMIEUX : La Chambre le sait, cette charte a été accordée au commencement de cette session. Le chemin de fer part de Paspébiac dans le comté de Bonaventure et longera le rivage jusqu'au bassin de Gaspé. De là le chemin de fer pénétrera dans l'intérieur de la péninsule et atteindra Causapscal, sur l'Intercolonial, puis se dirigera jusqu'à Edmundston au Nouveau-Brunck où il se raccordera avec le réseau américain.

Sur les bords de la baie des Chaleurs, de Paspébiac à la baie de Gaspé, il y a une population de 20,000 à 25,000 habitants qui, jusqu'ici, ont été privés de communications par voie ferrée. C'est à la demande pressante du député de Bonaventure (M. Marcil) et à ma propre demande, que cette compagnie a consenti à construire la ligne en question. Elle voulait d'abord construire un chemin de fer qui ne pénétrerait que dans l'intérieur de la péninsule où elle possède d'importants intérêts. La côte de Gaspé est un excellent pays agricole et l'intérieur de la péninsule est fort riche en ressources naturelles de toutes sortes. Pour prouver la sincérité de la compagnie, je dois dire qu'avant d'obtenir cette charte—car elle a été constituée sous l'empire d'une charte provinciale—elle a fait toutes les études préliminaires, et l'hiver dernier elle a dépensé près de $60,000 ou $75,000. Je vais lire au comité une lettre que je viens de recevoir de M. Carpenter le gérant. Certains capitalistes de Londres sont intéressés dans ce chemin de fer. Voici la lettre de M. Carpenter :

Montréal, 16 octobre 1903.

Cher monsieur,—Maintenant que notre compagnie a reçu l'assurance qu'elle recevra une subvention en espèces sonnantes du gouvernement fédéral, les directeurs se croient autorisés à donner à leurs ingénieurs l'ordre de pousser activement les travaux. Notre ingénieur en chef, M. Henry O'Sullivan——

M. O'Sullivan est bien connu des députés.

—m'a informé, la semaine dernière, que les études ou le tracé préliminaire étaient achevés, et dans le cours d'une semaine ou 10 jours le cartographe aura dressé les devis, plans et rapports relatifs à ces études, à partir de l'Intercolonial au bassin de Gaspé. En attendant, j'ai donné les instructions voulues à M. O'Sullivan pour qu'il se procure le personnel nécessaire d'ingénieurs, de journaliers , etc., prêts à se rendre à Gaspé et à établir le tracé définitif pour la construction. Comme la saison est déjà fort avancée, nous ne comptons point pouvoir terminer les études et arpentages et dresser le plan de plus de trois étapes du chemin, avant l'arrivée de l'hiver, deux dans le comté de Bonaventure et une dans le comté de Gaspé, en tout trente milles. A moins que les intempéries de l'air ne mettent obstacle à nos travaux, nous aurons complété ces plans et commencé la construction des étapes en question, de bonne heure, le printemps prochain.

L'honorable M. HAGGART : Combien de milles ?

M. LEMIEUX : Trente milles pour le moment ; car, comme l'honorable député pourra le constater en consultant le rapport, la compagnie est soumise à des obligations fort draconiennes. Ainsi, elle est tenue de construire simultanément la ligne riveraine et celle de l'intérieur, et si elle ne construit pas dix milles dans l'espace d'une année, à dater du 21 juin, date de la sanction du bill par le gouverneur général au Sénat, la compagnie sera déchue de ses droits, non seulement relativement à la ligne riveraine, mais aussi à la ligne de l'intérieur.

L'honorable M. HAGGART : Nous lui accorderons une prolongation de délai : il suffira que l'honorable député demande cette prolongation, et le comité la lui accordera.

M. LEMIEUX : Je suis bien aise de l'appui que me prête l'honorable député et de la promesse qu'il vient de me faire, relativement à la prolongation de délai. J'en informerai mes commettants.

M. HUGHES (Victoria) : L'ancienne charte accordée à C. N. Armstrong est sans doute périmée ?

M. LEMIEUX : La charte Armstrong, couvrant tout le territoire s'étendant jusqu'au bassin de Gaspé, est devenue caduque. Il s'agit ici d'une nouvelle compagnie et M. Armstrong n'y est nullement intéressé. Au contraire, la compagnie a été en butte à l'hostilité de M. Armstrong.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer est-il destiné à desservir les localités de Bonaventure où nous avons fait des améliorations ?

M. LEMIEUX : Il donnera une nouvelle valeur à ces améliorations.

M. SPROULE : Y a-t-il lieu de croire que la nouvelle compagnie réussira mieux à construire ce chemin de fer que ne l'a fait la Compagnie Armstrong ? Des années durant, l'honorable député a vigoureusement combattu l'ancienne compagnie et reste à savoir s'il y substitue quelque chose de mieux.

M. LEMIEUX : Je crois que oui. Le gouvernement, de concert avec les députés intéressés, le député de Bonaventure (M. Marcil) et moi-même, a pris toutes les précautions possibles. J'en suis convaincu, dans le cours d'un an, nous aurons construit au moins dix ou vingt milles de ce chemin de fer. La compagnie est composée d'hommes sérieux et elle a tous les fonds voulus pour mener l'entreprise à terme.

M. SPROULE : Quels sont les membres de cette compagnie ?

M. LEMIEUX : Les directeurs sont des citoyens bien connus de Londres : MM. William Griffits, Mellowes et Sydney Lee. M. Elvey est le secrétaire ; sir Douglas Fox et ses associés sont les ingénieurs. La Banque de Montréal fournit les fonds.

Pour une ligne d'embranchement à partir d'un point près le pont à la rivière des Trois-Pistoles sur le chemin de fer Intercolonial allant dans une direction sud-est jusqu'aux chutes McKenzie et Renouf, rivière Trois-Pistoles, n'excédant pas 2½ miles.

M. HUGHES (Victoria) : Si je ne me trompe, cet embranchement desservira une fabrique dont le propriétaire est un membre de cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si un honorable député a l'avantage de posséder une fabrique, nous devons en être heureux. Il est bon qu'il y ait parmi les députés des hommes d'affaires énergiques.

M. HUGHES (Victoria) : A mon avis, quand on a besoin d'un embranchement de chemin de fer on doit le construire à ses propres frais.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de la construction d'un embranchement partant d'un point, près de la rivière des Trois-Pistoles sur l'Intercolonial et se dirigeant sur les chutes Mackenzie et Renouf, rivière des Trois-Pistoles. On est à construire à cet endroit une importante fabrique de pâte de bois et il s'y trouve aussi de vastes concessions forestières.

M. BLAIN : Dans quel comté est-ce ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le comté de Témiscouata.

M. SPROULE : Qui est le propriétaire de cette importante fabrique de pâte de bois qui y est en voie de construction ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est une compagnie à fonds social dont M. Tobin, le député de Richmond et Wolfe, est le président.

M. SPROULE : Pareil emploi des deniers publics est fort critiquable. Il y a un an ou deux, on a demandé une subvention en faveur du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, qui traverse mon comté et, en partie, la ville de Meaford. On voulait prolonger le Grand Tronc jusqu'à Meaford, sur un parcours de deux milles et demi. Le parlement a accordé une subvention affectée à la construction d'un chemin de fer de Meaford à Owen-Sound ; une partie de cette voie ferrée devant desservir virtuellement le quai et l'autre se diriger vers Owen-Sound ; mais bien que j'ai fait l'impossible auprès du gouvernement pour obtenir qu'une partie de cette subvention s'appliquât à la construction du chemin de fer jusqu'au quai en question, sur un parcours d'un mille et demi ou deux milles de l'extrémité du Grand Tronc, on me fit réponse que le gouvernement n'accorde pas de subventions de ce genre et n'applique pas les deniers publics à pareils usages ; et on ajouta que puisqu'il s'agissait uniquement d'une voie de dégagement destinée à desservir le quai des voyageurs et que les citoyens de la ville devraient le construire à leurs propres frais ou de concert avec la compagnie du chemin de fer. Bien que le parlement eût accordé une subvention pour la construction d'un chemin de fer partant de ce point, force fut donc aux citoyens de verser les fonds voulus dans ce but.

Dans cette circonstance, le gouvernement a refusé d'effectuer ces deniers à l'usage en question et voilà qu'aujourd'hui on nous demande de voter une subvention effectuée à la construction d'une voie de dégagement ou d'évitement destinée à desservir la fabrique d'un particulier. C'est parce que ce particulier est député, qu'on lui fait cette faveur. Si, quand on accorde ces subventions, on mettait tout le monde sur un pied d'égalité, passe encore ; mais quand dans certaines circonstances, on refuse d'affecter une subvention à certains usages, en se basant sur des raisons qui devaient aussi fortement militer contre pareille concession en faveur du député dénéficiaire, et y a lieu de s'élever contre pareille attitude.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle nullement l'affaire à laquelle fait allusion l'honorable député, mais je lui ferai observer qu'il fait une erreur en disant qu'il s'agit ici d'une voie d'évitement ou de garage. Il s'agit d'une ligne qui part de la ligne de l'Intercolonial et se dirige vers un endroit où il y a lieu de croire que les transports prendroit un fort développement. Quant à savoir s'il est utile d'accorder cette subvention, c'est là une question qui peut prêter à divergences d'opinion ; mais il n'est pas exact de dire que cette petite ligne est une voie de dégagement.

M. HUGHES (Victoria) : Dans notre province, quand un particulier a besoin d'une voie d'évitement ou d'un embranchement destiné à desservir la fabrique dont il est propriétaire, force lui est de le construire à ses propres frais et la compagnie lui fait payer l'intérêt sur les rails, et en outre, il est tenu de faire face aux frais d'entretien de cette voie de dégagement. Ici, voilà que le gouvernement construit un chemin de fer qui fait réellement partie de l'Intercolonial et il vise une subvention.

M. SPROULE : Virtuellement, le propriétaire de la fabrique en question construit un chemin de fer tendant à desservir sa fabrique et le parlement lui verse $7,000 dans ce but. Qu'on applique ce principe à tout le pays, à la bonne heure, et je ne formulerai plus d'obligations.

Le PREMIER MINISTRE : En quelle année, la demande dont parle l'honorable député, a-t-elle été présentée à la Chambre ?

M. SPROULE : En 1901.

M. COCHRANE : Il y a un principe en jeu ici. Pourquoi construire ,à même les deniers publics, une voie de garage ou d'évitement de deux milles et demi, au bénéfice d'un député ou d'une compagnie ? S'il s'agissait d'une subvention en faveur d'un chemin de fer tendant à développer une localité, ou une province, je ne m'y opposerais pas ; mais il n'y a pas lieu de prêter notre concours à la construction de petits bouts de chemin de fer de deux milles de longueur, au bénéfice de particuliers. Le premier ministre lui-même en conviendra, c'est du dernier absurde. Que ces individus fassent comme on fait dans notre province, où les particuliers construisent à leurs propres frais les embranchements dont ils ont besoin.

Quand ces messieurs de la droite étaient dans l'opposition, ils ne voulaient même pas que le nom d'un député figurât parmi les signataires d'une demande de charte ; et aujourd'hui, voilà qu'ils votent des subventions, quand un membre du cabinet en fait la demande au ministre des Finances. Il est temps de mettre fin à pareil abus. Aujourd'hui ,nous sommes allés jusqu'à subventionner des chemins de fer d'intérêt local qui tiennent leur charte du gouvernement provincial, et voilà que maintenant nous subventionnons des chemins de fer au bénéfice de compagnies. Comment les députés d'Ontario pourront-ils justifier, aux yeux de leurs électeurs ,l'attitude qu'ils prennent ici en approuvant ces subventions en faveur de petits chemins de fer dans les autres provinces, lorsque, dans notre propre province, les particuliers construisent ces chemins de fer à leurs propres frais ? S'il s'agissait d'un chemin de fer de colonisation, à la bonne heure ; mais quand une compagnie veut construire un embranchement pour desservir sa propre fabrique, elle doit le faire à ses frais.

M. TAYLOR : Si je ne me trompe, il s'agit ici d'un embranchement de l'Intercolonial qui desservira quelque établissement industriel situé sur le parcours de la ligne. Le gouvernement se propose-t-il de prêter à la compagnie les rails, en sus de la subvention qu'il lui accorde?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est intervenu aucune convention entre l'Intercolonial et cette compagnie. Il s'agit ici d'une subvention ordinaire.

M. TAYLOR: A qui accorde-t-on cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la compagnie.

M. TAYLOR : Qui fera l'exploitation de ce chemin de fer? Est-ce cette compagnie ou l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas encore intervenu de convention à cet égard.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances ne veut pas qu'on appelle ce chemin de fer une voie de garage ; et cependant, dans la pétition présentée par la compagnie elle-même, elle se sert des mots " voie d'évitement et de dégagement. Voici le texte même :

Demande en obtention de construction d'une voie d'évitement près du pont de Trois-Pistoles.

Voici la lettre adressée à l'ingénieur du chemin de fer Intercolonial par l'ingénieur de l'Etat qui a été chargé de l'inspection de la ligne :

Conformément aux instructions que vous m'avez données, je me suis rendu aux Trois-Pistoles, afin de faire des études sur place et dresser un rapport au sujet de la construction projetée d'une voie d'évitement ou embranchement, partant de l'Intercolonial et jusqu'à un point en amont de la rivière, où une compagnie possède des concessions forestières et des forces hydrauliques sur la rivière Trois-Pistoles. J'ai constaté qu'il avait été faits des études et un tracé préliminaires par une ingénieur, chargée de cette mission par M. Tobin et sa compagnie. J'ai examiné les lieux, en compagnie de l'ingénieur. La voie d'évitement ou l'embranchement projeté aura deux milles et demi de longueur et il partira d'un point sur l'Intercolonial, à 700 pieds environ à l'est du pont de Trois-Pistoles ; se dirigeant vers le sud, traversant la grande route à peu près au point de pente, longeant la colline et passant près de deux grandes minoteries.

M. COCHRANE.

Il y a dans le caractère de cette subvention un trait que je n'aime pas : le public n'a aucune part aux avantages de ce dernier ; il ne bénéficiera en aucune façon de sa construction ; la compagnie seule en aura tout le profit. Je m'oppose à ce que, pour satisfaire aux désirs d'un ministre de la Couron, ne ou de toutes autres personnes avec qui il peut être associé, on donne des subsides à une ligne de chemin de fer qui va simplement traverser une carrière de granit. La compagnie dit que tous les privilèges hydrauliques, tout le terrain sur une très grande distance, lui appartiennent : de sorte que tout autre qu'elle-même se trouve empêché de participer aux bénéfice de cette dépense. Cette lettre est un peu longue ; et, pour ne pas retenir la Chambre trop longtemps, je n'en lirai qu'une partie. Elle dit :

La compagnie, dont M. Tobin est le promoteur, se propose d'ériger sur-le-champ un grand moulin à pulpe, une manufacture de bardeaux et une usine électrique au bout de l'embranchement, et, à 1,000 pieds plus bas environ, aux chutes McKenzie, une grande papeterie. L'usine électrique est destinée à éclairer à l'électricité tous les moulins du bas du courant : deux grands moulins à farine et les belles scieries de MM. Price frères ; aussi la ville de Trois-Pistoles. La compagnie a acheté ici tous les privilèges hydrauliques sur une distance de 10 milles en remontant la rivière ; elle est également maîtresse de tout le bois de 100,000 acres de terres s'étendant de chaque côté de la rivière des Trois-Pistoles et à plusieurs milles en arrière.

M. SPROULE : Tout est à elle, aussi loin que le regard peut porter.

M. HENDERSON : C'est là la grande objection. Cette compagnie a tout acheté, aussi loin que le regard peut porter ; personne autre n'y peut acquérir de privilèges hydrauliques ou un pouce de terrain, sans traiter avec la compagnie. C'est elle, nécessairement, qui aura tout le bénéfice de cette subvention. C'est une corporation d'intérêt privé, qui n'a autre chose à donner au public que le salaire des quelques ouvriers qui travailleront pour elle. On a grandement tort de subventionner un chemin comme celui-là. Sans doute que ces 100,000 acres de terre et cette longue étendue de privilèges hydrauliques ont été obtenus avant qu'il n'existât là un chemin de fer, et à bon marché, vu la difficulté d'accès ; mais, une fois maîtresse de

tout, la compagnie s'adresse au gouvernement et lui demande de dépenser 10 à 15 mille dollars pour donner de la valeur à sa propriété. L'ayant eue à bas prix parce qu'il y manquait des communications par voie ferrée, elle cherche à se faire donner ces communications par le gouvernement, pour en augmenter la valeur. Si l'on avait accordé cette subvention avant que la compagnie eût tout acheté, l'action du gouvernement au moins n'aurait pas manqué de loyauté, puisque, dans ce cas, d'autres auraient chance égale d'y faire quelque acquisition. L'affaire, telle qu'elle se présente, n'a absolument rien qui milite en sa faveur. Si ces gens-là veulent une voie latérale de deux milles et demi de long, qu'ils fassent ce que nous sommes obligés de faire dans la province d'Ontario. Je sais fort bien que, quand nous voulons, dans la province d'Ontario, avoir une voie latérale sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, il nous faut pourvoir au terrassement, à la pose des traverses, et payer un loyer fort élevé pour les rails.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Accorde-t-on un rabais ?

M. HENDERSON : Pas du tout : nous continuons à payer les prix établis ; et je n'y trouve pas à redire. Je ne saurais m'attendre que le Pacifique Canadien va me faire des faveurs spéciales, sans compensation. Nous n'y demandons pas au gouvernement de nous donner ces commodités. Il y a, dans la circonscription que j'ai l'honneur d'y représenter, un bout de chemin qui se rattache au chemin de fer du Grand Tronc et qui mène à une fabrique de papier. L'honorable député de Nipissing a plaidé toute l'après-midi en faveur des fabriques de pâte de bois et de papier. Il y a, dans mon comté, une ancienne papeterie très importante; mais je ne pense pas qu'il se soit jamais fait aider à construire le chemin de fer qui lui sert à transporter ses produits. Il y a quelques années, un bout de chemin de fer a relié l'usine à la ligne du Grand Tronc. Sont-ce les propriétaires ou la Compagnie du Grand-Tronc qui en ont fait les frais ? Je l'ignore. Je suis porté à croire que les propriétaires y ont aidé. Mais ce que je sais, c'est que l'on n'a jamais demandé un sou au gouvernement, bien que la chose méritât tout autant d'être aidée que celle que nous avons maintenant devant nous.

Les propriétaires de ces usines, comme leurs devanciers depuis quarante ou cinquante ans, ont donné de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers ; l'usine produit beaucoup ; et si une papeterie ou une fabrique de pâte de bois ont droit à des égards, celle-là y a autant droit que celles des parties plus nouvelles du pays. Je condamne absolument l'idée de venir en aide à des entreprises de ce genre, quand le public n'a rien à y gagner. Je ne crois pas que cette affaire mérite en aucune façon nos faveurs.

A six heures, le comité surpend sa séance.

Reprise de la Séance.

Le comité re prend sa séance à huit heures.

M. CLANCY : A propos de l'item 53, dont le comité s'occupe en ce moment, et qui pourvoit à la construction d'un embranchement n'excédant pas 2½ milles le long de la rivière des Trois-Pistoles jusqu'aux chutes Mackenzie et Renouf, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a demandé quel arrangement on avait fait avec l'Intercolonial relativement aux rails à être posés sur cette voie. On ne va pas, je suppose, donner à une simple compagnie, qui n'est pas même une compagnie de chemin de fer, l'avantage de toutes ces commodités. Comme l'a fait remarquer mon honorable ami, ces gens-là se sont rendus maîtres de tout autour d'eux. L'eau et le bois leur appartiennent ; toutes les concessions, ils se les ont fait accorder avant de dépenser un sou à construire quoi que ce soit ; et voici que, maintenant, ils demandent au pays de leur construire un chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe aucun arrangement entre le gouvernement et cette compagnie quant au fonctionnement du chemin. Cette subvention est comme toutes les autres subventions, et n'en diffère d'aucune façon.

M. CLANCY : Elle diffère beaucoup des autres, au contraire.

M. GAUVREAU : L'honorable député entend-il dire que la compagnie n'a rien dépensé à Trois-Pistoles ?

M. CLANCY : On n'y voit poindre aucune exploitation.

M. GAUVREAU : Dans mon comté, le comté de Témiscouata, on a dépensé $250,000. Il y a trois moulins à bardeaux en activité.

M. CLANCY : Depuis quand sont-elles en activité ?

M. GAUVREAU : Depuis deux mois. Nous espérons avoir bientôt cinq moulins ; et, dans un an, nous exporterons, par l'Intercolonial, 1,200 wagons de bois.

M. CLANCY : Est-ce la compagnie de M. Tobin ?

M. GAUVREAU : C'est une compagnie américaine. Les promoteurs sont des Canadiens-français des Etats-Unis, et M. Tobin en est le président. Ceux qui y ont mis le plus d'argent sont des Franco-Américains.

M. CLANCY : Nous sommes heureux de souhaiter aux absents la bienvenue au pays, et nous voulons bien faire bon accueil à leurs capitaux ; mais je ne vois pas que le contribuable canadien doive construire des chemins de fer pour M. Tobin ou qui que

ce soit. Nous pourrions aussi construire les moulins de la compagnie. Ce chemin fait essentiellement partie des moyens d'exploitation de la compagnie, et le public n'a rien à y voir. La compagnie demande au gouvernement de lui construire ce chemin, de lui prêter les rails et de lui donner.

Il convient que nous sachions en vertu de quel arrangement elle va obtenir tous ces avantages, outre la subvention.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se donne beaucoup de mouvement à propos d'une chose qu'il considère comme entièrement nouvelle. Je peux lui assurer qu'il se trompe. Le fait de donner une subvention à un chemin de fer de peu d'étendue n'est pas nouveau, pas plus sous l'administration actuelle que sous les administrations précédentes. Cette compagnie ne peut pas tout faire; et il va se former un noyau considérable autour de ses établissements, qui donneront de l'occupation au chemin de fer. Quant aux arrangement qui pourront intervenir par la suite entre la compagnie et l'Intercolonial, ce sera une affaire à régler plus tard.

M. CLANCY : Il y a une grande différence entre cette subvention et celles que l'on accorde ordinairement aux chemin de fer. Ce chemin n'est pas de ceux dont le public puisse se servir ; c'est un chemin privé, dans toute la signfication du mot. Si la chose est prise comme précédent, il n'y a pas au Canada un propriétaire de moulin qui n'ait droit d'exiger que le gouvernement lui construise une voie latérale qui mène à son moulin.

M. CAMPBELL : Pourquoi ne proposez-vous pas par motion que l'item soit rayé ?

M. CLANCY : C'est justement à cela que je m'attendais de la part de l'honorable député ; il est toujours à vous jeter des pierres de derrière la haie, et n'ose pas se découvrir. Propose-t-il jamais de retrancher un item de cette nature quand il le combat ? S'il ne le fait pas, pourquoi demande-t-il que je le fasse ?

M. CAMPBELL : Je ne me suis jamais lamenté pendant deux heures sur un item.

M. CLANCY : L'honorable député s'est lamenté à propos de choses de bien moindre importance, et le rire que provoque son interruption, de la part surtout de l'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert), qui, dans son comté, a employé comme recenseurs des infirmes qu'il a fallu promener en voiture à travers le village pour leur permettre d'accomplir leur besogne, est très amusant. Que cette affaire soit de peu d'importance, cela ne l'améliore pas. Des membres de cette Chambre ne peuvent demander le vote de deniers publics au profit d'entreprises dans lesquelles ils sont intéressés personnellement, sans violer une règle bien établie de notre système parlementaire ; et je ne vois rien autre chose que cela dans la subvention demandée. Je n'espère pas obtenir de meilleurs renseignements que ceux qui nous ont été fournis ; mais je suppose que ces messieurs auront à traiter de la chose plus tard avec le peuple.

M. SPROULE : Nous avons déjà voté des subventions aux chemins de fer assez libéralement, et bien rarement avons-nous, de ce côté-ci de la Chambre, fait d'opposition sérieuse à ce que l'on proposait, quand le vote se justifiait tant soit peu. Mais dans cette multiplicité de propositions, il n'y a pas à s'étonner s'il s'en trouve qui ne rencontrent pas notre approbation. Si nous avons à donner notre concours au vote des deniers publics, il faut qu'au moins nous ayons quelque motif plausible de croire que le peuple en bénéficiera, et non pas seulement un simple particulier ou une association. Jamais, que je sache, il n'a été proposé de procurer à une entreprise particulière ou à une compagnie une voie latérale qui mène à leur établissement. Je me suis adressé au gouvernement il y a quelques années, demandant de l'aide sous forme de subvention pour la construction d'un embranchement conduisant du chemin de fer Canadien du Pacifique à un village important de mon comté—deux milles ou deux milles et demi de longueur. Des personnes en mesure d'accomplir ce travail nous avaient donné l'assurance que si le gouvernement voulait bien accorder la subvention ordinaire de $3,200 par mille, elles construiraient l'embranchement. C'était un village important, établi depuis quarante ans ou à peu près, contenant u moulin à farine, une scierie, une fabrique de lainages, et autres industries ordinaires d'un village qui prospère, sans compter des magasins de toutes sortes. Vous voyez qu'il devait s'y faire un commerce fort considérable. J'ai donc demandé la subvention au gouvernement, appuyant ma demande des meilleures raisons que je pouvais trouver. On m'a tranquillement répondu qu'une telle subvention ne recevrait pas l'approbation de la Chambre, que le ministre ne croyait pas devoir la recommander au conseil, ce chemin ne constituant, disait-on qu'une voie latérale. Si j'avais pu faire voir que la ligne mettrait en communication deux réseaux de chemin de fer, de façon que les wagons pussent se transporter de l'un à l'autre, c'eût été une raison de considérer la chose comme méritant d'être subventionnée. L'importance de ce village, l'étendue et les progrès de son commerce, ne suffisaient pas, dans les circonstances, à justifier le vote d'une subvention. Cela étant, je ne vois pas ce que je pourrais dire à mes gens pour leur faire accepter ce qu'on propose maintenant, proposition beaucoup moins digne d'égards sous tous les rapports. Ici, tout appartient à une compagnie : forces hydrauliques, cantons de bois, emplacements des moulins et le reste; le public n'a aucun intérêt véritable à la chose. On ne dit pas même que ce soit

un pays fortement peuplé, ni qu'il s'y trouve des industries intéressant le public. Cette compagnie paraît avoir obtenu du gouvernement local tout ce qu'elle a pu, et, n'étant pas encore satisfaite, elle s'adresse au gouvernement fédéral et demande de nouveau secours. Pour pousser ses affaires, il lui faut une voie ferrée qui entre sur sa propriété, et elle demande au gouvernement sept ou huit mille dollars à cet effet. On peut bien dire que cela avancera les intérêts de la compagnie ; mais je ne comprends pas que l'on prétende en même temps que le public y trouvera réellement son profit. Le gouvernement, il me semble, n'a absolument pas réussi à établir le bon droit de cette demande. On ne dit même pas que ce chemin soit possédé par une compagnie de chemin de fer munie d'une charte régulière ou que ce chemin doive être construit par l'Intercolonial, en vertu des dispositions générales de l'Acte des chemins de fer qui donne à une compagnie le droit, sans qu'il faille une charte spéciale à cet effet, de construire des embranchements n'excédant pas six milles de long. L'honorable député (M. Gauvreau) qui semble bien connaître la localité, a parlé d'une compagnie—la compagnie de M. Tobin —ais je n'ai pas compris si c'était une compagnie de chemin de fer, une compagnie de commerce en général ou une compagnie pour l'exploitation du bois.

M. GAUVREAU : C'est une compagnie pour l'exploitation du bois.

M. SPROULE : Ce n'est donc pas une compagnie de chemin de fer qui demande cela ; c'est une simple association de capitalistes, engagés dans l'industrie forestière. Le ministre des Chemins de fer provisoirement en charge (M. Fielding) me permettra de lui dire que s'il adopte un tel principe ce soir et si nous votons la subvention demandée, il peut se présenter sur-le-champ mille requêtes également méritantes venant de toutes les parties du pays. Et s'il accorde celle-ci, comment refusera-t-il les autres? Il me semble que c'est établir un bien mauvais précédent, un précédent que le gouvernement de ce pays trouvera fort gênant plus tard.

M. CAMPBELL : L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit que cette affaire va créer un mauvais précédent. Je ne connais pas très bien le mérite de la demande qui nous est faite actuellement ; mais je dis que le précédent a été créé il y a de longues années.

M. SPROULE : Quand ?

M. CAMPBELL : Sous le gouvernement précédent. Et l'honorable député, à maintes reprises, a soutenu des propositions semblables à celle-ci.

M. SPROULE : Un exemple, s'il vous plaît.

M. CAMPBELL : Le chemin de fer du cap Tourmentin.

M. SPROULE : Je nie énergiquement avoir jamais appuyé une proposition de ce genre, en connaissant la nature.

Des VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Qu'on me permette un mot d'explication. Beaucoup de ces subventions ont été votées sans que nous pussions savoir au juste dans quelle localité le chemin de fer devait passer, ou jusqu'à quel point la chose méritait d'être écoutée. Il se peut que, dans de telles circonstances, j'aie appuyé une proposition de ce genre ; mais pas autrement.

M. CAMPBELL : L'honorable député ne l'a pas moins appuyé ; et, s'il ne savait pas ce qu'il appuyait, il n'était pas digne d'occuper——

M. SPROULE : Citez-moi un cas.

M. CAMPBELL : Si l'honorable député veut bien se donner la peine de voir aux subventions accordées par le dernier gouvernement, il y trouvera quantité de cas semblables à celui-ci.

M. BROCK : Mentionnez-en un.

M. CAMPBELL : Je répondrai à l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) que j'en ai déjà mentionné un. C'était pour M. Wood, qui fait maintenant partie de l'autre Chambre. Il appuyait le gouvernement ; et c'est à sa demande que la subvention a été accordée. Il semble donc étrange que ces mêmes hommes, qui ont créé le précédent, qui, mainte et mainte fois, ont voté des secours à des entreprises semblables, s'indignent maintenant et s'opposent à une subvention qui est juste. Le député de Toronto-centre (M. Brock) est prêt à voter 100 ou 200 mille dollars quand lui-même y a quelque intérêt ; et il se rebiffe, il chipote, il se lamente à propos d'une petite affaire de deux milles et demi qui intéresse le public.

M. BROCK : L'honorable député met encore les pieds dans les plats. Je ne me lamente point du tout ; et je le mets au défi de mentionner un cas où j'aie donné mon concours à un vote qui m'intéressât personnellement. Il doit savoir que ce qu'il dit n'est pas d'accord avec les faits.

M. CAMPBELL : Lorsque des députés siégeant dans cette Chambre laissent passer des subventions sans élever la voix pour protester, on peut à bon droit inférer de leur silence qu'ils les favorisent. Quand donc ils défendent certains secours et ne votent pas contre d'autres, ils répondent des uns et des autres. La seule chose à faire pour un membre de cette Chambre qui n'est pas en faveur d'une demande de subvention et a le courage de ses convictions est de se lever et d'en proposer le rejet. C'est ce que devraient faire ces messieurs, et particulièrement le député de Bothwell (M. Clancy), qui se montre si violent.

M. EMMERSON : On nous demande de citer un cas ; je citerai celui de l'embranchement d'Harvey, qui lie le chemin de fer d'Albert, maintenant connu sous le nom de Salisbury et Harvey, à un quai qui appartenait à feu l'honorable J. J. S. Turner. Cet embranchement était à lui, comme le quai, et le parlement canadien, sous une administration conservatrice, vers 1880, a non seulement subventionné cette voie latérale conduisant au quai, mais aidé à la construction d'un pont.

M. CLANCY : De quelle longueur était cet embranchement ?

M. EMMERSON : De deux à trois milles: à peu près la même longueur que celui qui nous occupe. Mais c'était un conservateur, membre d'un gouvernement conservateur.

M. SPROULE : L'honorable député n'a pas démontré que le cas fût semblable, puisque c'était à une compagnie de chemin de fer que la subvention était donnée, pendant qu'ici, c'est à une compagnie commerciale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas à une compagnie que cette subvention est accordée.

M. SPROULE : Les explications de l'honorable ministre ont fait penser que c'était à la Compagnie Tobin, qu'il admet n'être pas une compagnie de chemin de fer. Qui donc a demandé cette subvention ? N'est-ce pas la compagnie Tobin ?

M. EMMERSON : L'embranchement de Harvey était la propriété d'un seul, de celui que je viens de mentionner ; et ce n'était pas plus un chemin de fer à l'usage du public que celui-ci.

M. SPROULE : Beaucoup de chemins de fer sont la propriété d'un seul; et nous avons déjà voté des subventions pour relier des chemins de fer à des quais——

M. EMMERSON : Non pas des quais à l'usage personnel des particuliers.

M. SPROULE : Nous avons de ces quais à la douzaine, dont le public se sert tout le temps pour l'expédition de ses produits. Cet embranchement était peut-être la propriété d'un seul; mais il accommodait le public, en mettant en communication la ligne principale et la rivière. Les deux cas ne sont donc pas semblables.

M. EMMERSON : Cet embranchement a été construit pour permettre à ce monsieur de descendre son bois jusqu'à son quai.

M. SPROULE : Le public ne s'en servait-il pas aussi bien que lui, soit en descendant, soit en montrant ?

M. EMMERSON : Je présume que le public se servira également de celui-ci.

M. SPROULE : Cela n'est guère probable. Au reste, l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell), avec son manque ordinaire d'exactitude et ses airs de fanfaron, dit qu'il va citer un cas, et il mentionne celui du sénateur Wood. Or, le sénateur Wood a-t-il obtenu une subvention soit individuellement soit comme personne constituée en corporation ? Je dis que non, et l'honorable député ne peut pas prouver ce qu'il a avancée. La subvention a été donnée à une compagnie de chemin de fer, pour accommoder le public, et non à un individu ou à une compagnie d'intérêt privé.

M. LEFURGEY : Le chemin de fer du cap Tourmentin n'a rien de commun avec l'item que nous discutons. On a donné une charte à ce chemin de fer parce qu'il traverse une région fort populeuse, de 18 à 20 milles de long, et qu'il accommode un grand nombre de personnes ; tandis qu'ici, il s'agit d'une compagnie d'intérêt privé, maîtresse de toute la rivière, maîtresse de toutes les concessions de bois, maîtresse absolue de la situation. C'est en quelque sorte une seule personne. Le chemin de fer du cap Tourmentin a été construit aussi pour rattacher le service d'hiver de l'île du Prince-Edouard au cap Tourmentin.

M. CAMPBELL : Le cas dont j'ai parlé est vieux de plusieurs années. Le chemin de fer, autant que je me souviens, était une voie latérale qui se rendait à la scierie de M. Wood, et n'avait à peu près qu'un mille et demi de long.

M. LEFURGEY : Je ne connais rien de la scierie de M. Wood. L'honorable député a parlé du chemin de fer de cap Tourmentin, et je crois qu'il n'existe entre ces deux choses aucune espèce de comparaison. Pendant que je suis à parler sur ce sujet, et puisque le chef du gouvernement est à son siège, j'aimerais à dire un mot du besoin d'embranchements qui se fait sentir dans l'Ile du Prince-Edouard. Bien que nous votions des subventions à des centaines d'embranchements dans toutes les parties du Canada, nous avons vainement demandé, pour l'Ile du Prince-Edouard, des embranchements à travers des régions populeuses, lesquels embranchements desserviraient les fromageries, les beurreries, les établissements industriels, dans toute l'île. J'ai mentionné un grand nombre de cas, j'ai présenté dans cette Chambre requête sur requête, mais sans résultat. Depuis trois ans que je suis ici j'ai présenté des requêtes demandant un embranchement de North-Wiltshire à la côte sud, à travers une région fort peuplée, une ligne d'environ 20 milles de long, qui desservirait un grand nombre de personnes.

J'ai aussi porté à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux provisoirement en charge un autre embranchement sur Elmira, et aussi un embranchement d'O'Leary à la partie ouest de l'île. Tous ces embranchements sont grandement nécessaires à un grand nombre de personnes. Je voudrais voir le chef du cabinet prendre la chose en main. La ligne principale ap-

partient au gouvernement, et les seuls chemins de fer que nous puissions avoir devront être des embranchements construits par le gouvernement. Pendant que je suis à parler d'embranchements de peu d'étendue, je mentionnerai aussi que j'ai, cette année même, porté à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux provisoirement en charge, comme l'a fait également la chambre de commerce des provinces maritimes, le besoin que l'on a d'une voie latérale partant de la ligne principale à Charlottetown et se rendant au quai ; ce qui serait utile non seulement à un particulier, mais à tout le commerce de Charlottetown. Lorsque, pendant la saison de navigation, les marchandises arrivent aux quais, il faut les charroyer à travers la ville jusqu'à la gare de Charlottetown, à grands frais et fort incommodément pour les expéditeurs. Nous avons demandé ce chemin, qui n'aurait pas même deux milles et demi de long, qui peut-être n'aurait pas plus d'un mille, et cependant, on nous a remis d'année en année, en nous disant pour toute réponse : Nous examinerons la chose. Je désire que le ministre provisoirement en charge examine la chose un peu sérieusement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les observations de mon honorable ami ne sont nullement pertinentes.

M. LEFURGEY : Je les crois fort pertinentes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est question de subventions aux chemins de fer, et non pas de construction de chemins de fer par le gouvernement. Aucune demande, que je sache, de faveurs de la nature de celles que l'on propose de conférer à des compagnies de chemis de fer ou autres par ces crédits ne nous est venu de l'Ile du Prince-Edouard, et toute discussion relative à la construction d'embranchements par l'Intercolonial ne saurait être pertinente. Ces messieurs seraient vraiment fort satisfaits si nous leur construisions des embranchements de chemins de fer ; mais le gouvernement n'a pas l'intention de construire des embranchements, à seule fin de les faire bénéficier des commodités effertes ordinairement par les subventions. S'ils veulent des embranchements, qu'ils les payent. Si, dans l'Ile du Prince-Edouard, on désire obtenir ces mêmes faveurs, aux mêmes conditions, j'imagine que le gouvernemenet sera tout prêt à les accorder ; mais aucune telle demande n'est venue de l'Ile du Prince-Edouard ; et le point soulevé par mon honorable ami (M. Lefurgey) n'est pas pertinent. Si l'honorable député veut faire construire un embranchement dans l'Ile du Prince-Edouard, ce sera un sujet très convenable à discuter, quand le moment sera venu. Quant à créer l'impression, comme il paraît vouloir le faire, que le gouvernement ne s'est pas montré libéral vis-à-vis cette province ; j'ai trop confiance dans le bon sens de la population de l'île, après ce que nous faisons pour elle dans les appropriations de l'année, pour penser qu'elle prendra ses remarques au sérieux.

M. LEFURGEY : Il s'agit en ce moment de la dépense de deniers publics, et il importe peu que ce soit pour des subventions ou pour la construction de lignes de chemin de fer. Nous ne demandons pas de subventions dans l'Ile du Prince-Edouard, nous n'y construisons pas d'embranchements, pour la bonne raison que tout appartient au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, l'Intercolonial.

M. LEFURGEY : Nous demandons au gouvernement de construire une ligne dans l'île, puisque tout le réseau de chemins de fer lui appartient : cette demande est parfaitement pertinente. Il s'agit d'y dépenser des deniers publics pour accommoder la population de l'endroit, et aider au succès d'une industrie dans laquelle ces gens-là sont engagés. Cet embranchement, à Charlottetown ne ferait pas qu'accommoder les expéditeurs, mais ferait grand bien au chemin de fer de l'île.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député cherche à créer l'impression que, par ces résolutions, l'on accorde à d'autres provinces ce qui est refusé à l'Ile du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : C'est ce que l'on fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on ne fait pas. L'Ile du Prince-Edouard n'a rien demandé des faveurs contenues dans ces résolutions.

M. LEFURGEY : On ne le peut pas.

Le MINISTRE DES FINANCES: On peut; il n'y a rien qui l'empêche.

M. LEFURGEY : La chose est impraticable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas plus impraticable pour eux que pour ceux qui demeurent sur l'Intercolonial. L'honorable député a tort de dire que l'on refuse des subventions à sa province. S'il n'en demende pas, comment peut-il se plaindre de n'en pas recevoir ?

M. BARKER : Le ministre paraît être quelque-peu mêlé dans sa question de pertinence. Il ne s'est pas donné autant de peine quand l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) a parlé de choses accomplies il y a bien des années par un autre gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agissait de subventions, si j'ai bien compris.

M. BARKER : On pourrait croire, à ce qu'a dit l'honorable député d'York-ouest, que, si un ministre a filouté quelqu'un il y a

vingt ans, cela justifierait le chef actuel du gouvernement de commettre un vol. C'est le raisonnement qu'il paraît faire. Le ministre des Finances dit que la chose ne concerne pas l'Intercolonial, que c'est une question d'intérêt public, une subvention que le pays se propose de donner. Je crois que l'affaire est tout autre qu'on dit; elle intéresse particulièrement l'Intercolonial, et il est souverainement ridicule de prétendre qu'une voie latérale de 2 milles et demi s'embranchant sur l'Intercolonial est chose qui intéresse le pays, et que le pays doit subventionner. Si cette voie a quelque utilité pour l'Intercolonial, pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux n'y a-t-il pas pourvu ? Si l'honorable ministre des Finances, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux provisoirement en charge, croit que cette voie de 2 milles et demi de long est nécessaire à l'Intercolonial, il aurait certainement pu s'occuper lui-même de la chose, comme le fait un directeur de chemin de fer de toute demande de cette nature qui se présente. Le fait de n'avoir pas traité la chose ainsi est la meilleure preuve possible que ce n'est pas au pays en général à faire les frais de cet embranchement. L'honorable ministre pouvait, s'il l'avait voulu, traiter cette affaire comme il l'a fait de bien d'autres qui intéressaient l'Intercolonial. S'il pensait avancer les intérêts de l'Intercolonial en le rattachant, par une voie latérale, à l'exploitation industrielle de ces gens-là, il n'avait qu'à s'entendre avec eux. La compagnie serait entrée en marché avec le gouvernement et se serait chargée des frais. Il doit y avoir eu quelque influence en jeu, qui a détourné le gouvernement d'agir en cette matière comme le font les grandes compagnies de chemin de fer, celles du Grand Tronc ou du Canadien du Pacifique. L'honorable ministre n'a pas voulu s'en occuper comme d'une affaire dépendante de son ministère ; il la rejette sur le pays, et demande gravement aux Chambres de subventionner une ligne de 2 milles et demi, comme si cela intéressait le Canada tout entier.

M. SPROULE : Il me semble que le caractère immoral de cette opération devrait commander l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux. La loi qui régit l'indépendance du parlement édicte qu'aucun de ses membres ne peut recevoir d'argent du pays, et le seul moyen qu'il ait d'échapper aux conséquences de la loi est de s'affilier à une société commerciale. La règle que nous avons posée est de venir en aide aux chemins de fer; mais, dans le cas actuel, nous nous départissons de cette règle salutaire, et nous offrons à une entreprise commerciale de bâtir un chemin de fer chez elle. Je soumets à votre appréciation la réflexion suivante : Comment M. Tobin, membre du parlement, peut-il conserver son indépendance, et voter, au cours de cette session, contre une mesure ministérielle quelconque, lorsqu'il sollicite cette subvention du gouvernement ? Comment s'attendre qu'il gardera son indépendance ? La nature humaine ne nous permet pas de l'espérer. Il n'est pas raisonnable de le croire ; et, bien que M. Tobin n'entende pas violer délibérément la loi qui concerne l'indépendance du parlement, il en viole l'esprit, sinon la lettre. Aucun membre du parlement ne peut rester aussi indépendant qu'il devrait l'être, quand il cherche à obtenir une subvention en argent, dont il sera le premier à profiter et dont le produit, pour la plus grande partie, entrera dans ses poches. Il me semble que le gouvernement devrait s'abstenir d'une action semblable, que ce sera un précédent fort dangereux, et que c'est, dans tous les cas, une action bien peu convenable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Sproule) se tourmente l'esprit à propos de l'effet de cette subvention sur la moralité des membres de cette Chambre.

Que pense-t-il de l'un de ses collègues qui siège immédiatement derrière lui et qui fait partie du bureau de direction du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que nous votions des subventions à cette compagnie? Mon honorable ami ne se tourmente pas le moins du monde au sujet de la moralité de ce député.

M. BARKER : J'aimerais à demander à l'honorable ministre s'il a jamais vu celui à qui il fait allusion siéger dans cette Chambre et voter sur la question d'une subvention au chemin de fer dont il parle?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce que j'ai dit. M. Tobin, représentant des comtés de Richmond et Wolfe, n'est pas ici à voter sur cette question ; cependant on ne se gêne pas de mentionner son nom, moins que moi de mentionner celui du deuxième représentant de Toronto-ouest (M. Osler). L'honorable député de Grey-est montre beaucoup d'inquiétude parce que quelques-uns de ces crédits ne sont pas expressément pour des compagnies de chemin de fer. Ce serait une chose affreuse que de voter de l'argent à d'autres compagnies qu'à des compagnies de chemin de fer. Ce crédit n'est pas pour une compagnie, mais pour une ligne de chemin de fer. Nous en usons comme de toute autre ligne de chemin de fer. Nous en usons comme de toute autre ligne de chemin où le nom d'une compagnie n'est pas mentionné. Mon honorable ami (M. Sproule) n'a pas toujours autant fait le dégoûté à propos de questions de cette nature. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) dit que, si quelqu'un a commis une filouterie il y a des années, ce n'est pas une raison pour qu'un autre commette un vol aujourd'hui. C'est vrai ; mais quand on voit celui qui a commis un vol il y a des années se faire tout à coup vertueux et lâcher les hauts cris quand un autre commet un vol, on peut croire qu'il y a quelque chose de louche dans sa conduite.

M. SPROULE: Nous ne nous attendons pas à de la vertu de ce côté-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député s'attend que toute la vertu sera de ce côté-ci de la Chambre.

M. SPROULE : Nous nous plaignons qu'il n'y a aucune vertu de ce côté-là de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous sommes, de ce côté-ci, des hommes simples et tout unis ; nous ne faisons pas profession de ce haut degré de moralité qui permet de faire une leçon de morale au représentant des comtés de Richmond et Wolfe, sans s'occuper de certain siège actuellement vide derrière l'honorable député de Grey-est. S'il y a des degrés dans la moralité, je soupçonne fortement que le député de Richmond et Wolfe n'est pas celui qui a le plus péché en pareilles matières. Je vois qu'en 1888, il a été voté un crédit pour des rails et des attaches ; ce qui est de l'argent et figure dans les comptes publics pour la somme de $4,335. Ceci a été voté non pour aider à une compagnie de chemin de fer, mais à une filature de coton de la ville d'Halifax. Cet embranchement est communément connu chez moi sous le nom de : voie de service de la filature de coton, et a été construit pour l'usage particulier de la " Halifax Cotton Co." Mon honorable ami (M. Sproule) nous a dit l'autre soir qu'il était ici depuis un quart de siècle, et il nous a fait plaisir de l'en féliciter——

M. SPROULE : Me serait-il permis de demander à l'honorable ministre si ce n'était pas là un arrangement fait avec l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin de fer Intercolonial, c'est le gouvernement du Canada.

M. SPROULE : Au contraire ; il y a entre les deux toute la différence du monde.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que ce soit un arrangement fait avec l'Intercolonial ou non, ce n'est pas cela qui peut changer l'affaire ; et je soupçonne beaucoup—mais je ne voudrais pas mentionner de noms sans avoir eu l'occasion de vérifier la chose—je soupçonne beaucoup que certains membres du parlement qui siégeaient de ce côté-ci lorsque cette subvention a été votée faisaient partie de la " Halifax Cotton Co." Je trouve tout à côté de ce crédit un autre crédit encore pour des rails et des attaches, représentant dans les comptes publics une somme de $11,964.56. A-t-on laissé en blanc le nom du destinataire, dans la pensée qu'il surgirait une compagnie de chemin de fer qui se saisirait de l'objet de la subvention? Non, le crédit était destiné à une compagnie, non pas à une compagnie de chemin de fer, mais à la compagnie connue sous le nom de " Steel Company of Canada." La subvention était donnée pour un embranchement, une voie de service conduisant à la manufacture.

M. CLANCY : Quelles étaient, en gros, les conditions imposées?

Le MINISTRE DES FINANCES : La seule condition était que la compagnie fournirait elle-même une certaine quantité de rails.

M. TAYLOR : Tout cela au profit de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit proposé profitera à l'Intercolonial. C'est un embranchement de l'Intercolonial. Où voyez-vous la différence ?

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra-t-il une question ? Dira-t-il que les rails dont il parle ne sont pas aujourd'hui la propriété de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne peux pas dire ; mais ce que je puis dire, c'est que ces résolutions donnaient les rails à la " Halifax Cotton Co. " et à la " Steel Company of Canada ". Voici comment elles se lisent :

A la Halifax Cotton Company of Nova Scotia, don à titre de subvention—le chemin devant être d'abord garni de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 56 livres par verge linéaire, et après qu'un décret de l'Exécutif aura été passé en autorisant le transfert à la compagnie—de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi, prêtés à la compagnie——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Attendez ; on les lui avait d'abord prêtés, et cela n'étant pas assez mal comme question de moralité, on est allé plus loin, on les a donnés par la suite.

—deux cent trente-trois tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi, prêtés à la compagnie ; lesquels rails et attaches paraissent dans les comptes publics pour la somme de $4,335.

Voilà ce qu'on donnait à la " Halifax Cotton Co."

M. BARKER : C'est un prêt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il est dit que cela avait déjà été prêté ; mais ceci est un don.

M. BARKER : L'une ou l'autre de ces compagnies pourraient-elles disposer de ces rails comme de choses leur appartenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est dit ici que c'est un don. Qu'une chose soit donnée à l'honorable député par un vote de ce parlement, et il en pourra faire ce qu'il voudra. Les termes de la résolution sont clairs :

A la Halifax Cotton Company of Nova Soctia, don à titre de subvention, etc.

M. BARKER : L'honorable ministre sait très bien que ce qu'il a lu n'est que l'acte ordinaire d'une compagnie de chemin de

fer qui livre ses vieux rails, à titre de prêt, à une entreprise qu'elle veut aider, en lui permettant d'établir une voie de service. Elle ne fait que prêter ses rails, qui continuent de lui appartenir et ne peuvent servir qu'à une voie de garage se liant au chemin de la compagnie. L'honorable ministre suppose-t-il qu'outre cette résolution qu'il a lue, il n'existe pas un contrat avec l'Intercolonial ; que l'Intercolonial n'a pas l'usage de cette voie de service, comme toute compagnie de chemin de fer des voies de garage qui se lient à la voie principale? L'honorable ministre sait qu'il en est vraisemblablement ainsi. Mais que fait l'honorable ministre (M. Fielding) avec la résolution que nous sommes à considérer ? C'est une subvention en espèces sonnantes qu'il accorde à un simple particulier qui est à construire 2 milles et demi de chemin ; et ce particulier, quel qu'il soit, met cet argent dans sa poche.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne fait pas honneur à son talent professionnel en présentant un argument aussi faible. C'est un don à la "Halifax Cotton Co." et à la "Canada Steel Co." Ce n'est pas autre chose qu'un don. Il faut bien l'accepter tel qu'il se trouve, tout comme mon honorable ami est forcé d'accepter ce qu'il trouve dans la présente résolution. Nous proposons d'accorder de l'aide à ce chemin des Trois-Pictoles. Par ces résolutions que j'ai citées, le gouvernement proposait au parlement d'accorder des secours ; et que ç'ait été des rails ou de l'argent, il n'y a pas de différence, puisque les rails représentaient de l'argent, et qu'il est dit ici que ces rails figuraient dans les comptes de l'Etat pour tant d'argent ; ce qui oblige à les considérer comme un véritable don en espèces sonnantes.

M. BARKER : L'honorable ministre sait que le département des Chemins de fer et Canaux d'alors ne pouvait en aucune façon prêter ces rails sans en demander l'autorisation au parlement. Le département a demandé et obtenu cette autorisation. Si l'honorable ministre prend sur lui de dire que c'était un pur don, je n'ai rien à ajouter. Mais l'honorable ministre avoue qu'il ne peut dire cela. Les termes de la résolution qu'il a lue n'indiquent rien autre chose sinon que le parlement avait autorisé le prêt de rails à cette compagnie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami est dans l'erreur : La résolution énonce distinctement que les rails sont donnés à la compagnie. Ces rails lui avaient déjà été prêtés ; et il n'était pas besoin d'un acte du parlement pour les prêter.

M. BARKER : Certainement qu'il fallait l'intervention du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans tous les cas, les rails avaient été prêtés ; et que ç'ait été par acte du parlement ou non, je n'en sais rien.

M. BARKER : On les avait prêtés sans autorisation, et l'on a dû s'adresser au parlement pour obtenir cette autorisation.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Barker) fait injure à l'ancienne administration, en disant qu'elle a agi ainsi sans y être autorisée.

M. BARKER : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je proteste contre cette tentative de l'honorable député d'échapper à sa propre responsaposabilité en attaquant l'ancienne administration que je crois avoir été incapable de faire pareille chose, et de prêter, sans y avoir été autorisée, les biens de la Couronne. Je ne puis m'empêcher de croire que le ministre d'alors—l'honorable député de Lanark (M. Haggart), si je ne me trompe,—était un fidèle observateur de la loi ; et, en son absence ce soir, je tiens à le défendre contre cette calomnie.

M. COCHRANE : Il n'a pas besoin de votre défense.

Le MINISTRE DES FINANCES : La résolution énonce distinctement que c'est un don de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi, prêtés à la compagnie. Ces choses étaient déjà en la possession de la compagnie, elles lui étaient prêtées, et la résolution lui en fait gratuitement le don, les estimant, en argent, à la valeur portée dans les comptes publics.

M. SPROULE : Je désire attirer l'attention sur la compensation que fait le ministre en charge (M. Fielding) entre ce cas et celui du député de Toronto (M. Osler), directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Que l'on me permette d'observer que le chemin de fer Canadien du Pacifique a plus de 4,000 milles de long.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel effet cela peut-il avoir sur la question de moralité ?

M. SPROULE : Beaucoup. Voici un chemin de 4,000 milles de long, avec des ramifications dans toutes les parties du Canada, pourvoyant à tous les besoins de la population, et qui donne passage aux produits du pays, ceux de la ferme comme ceux des manufactures.

Cette compagnie qui a entrepris de doter le Canada tout entier d'une grande artère commerciale mérite l'encouragement du gouvernement. Parce qu'un membre de cette Chambre se trouve à faire partie de cette compagnie et parce qu'une subvention est accordée à cette grande entreprise nationale le ministre des Finances trouve ce député aussi coupable que celui qui reçoit une subvention de l'Etat, non pas pour un chemin de fer quelconque, non pour une entreprise publique, mais pour son propre avantage. Pas un sou de cette dernière subvention ne sera employé dans l'intérêt du public. Le pays n'a rien à voir dans cette entreprise,

puisque cette compagnie est propriétaire du terrain, du bois, de la puissance hydraulique, de tout, dans ce district.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que fait Pacifique Canadien quand il a la chance.

M. SPROULE : C'est chercher à éluder la question que d'établir un parallèle entre les deux cas. C'est une comparaison injuste d'assimiler le cas de l'honorable député de Toronto-ouest qui reste à son siège quand une subvention est accordée au Pacifique Canadien, au cas de ce député qui représente cette Compagnie et demande cette subvention au gouvernement. Cette subvention va entièrement ou presque entièrement dans la poche de ce député, tandis que le Pacifique Canadien construit des chemins de fer par tout le pays.

M. BARKER : En quelle année ces rails ont-ils été prêtés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais en quelle année le prêt a été fait, mais les chiffres que j'ai cités sont de l'année 1888.

M. BARKER : Je tiens à faire remarquer que l'honorable ministre des Finances pour justifier ce prêt pour 2½ milles de chemin de fer va déterrer un précédent vieux de quinze ans. Il est évident qu'il a fait des recherches. Il comprenait que l'affaire était extraordinaire et qu'il serait obligé de donner des excuses et il est remonté à quinze ans en arrière pour trouver un prétexte. Et qu'a-t-il trouvé ? Il nous montre un rapport de 1888, mais il s'est bien gardé d'examiner l'arrangement conclu pour savoir s'il s'agissait réellement d'un prêt ou non.

Le MINISTRER DES FINANCES : Ce point est réglé par l'acte même.

M. LOGAN : Je connais un peu cette affaire de prêt de rail à la " Steel Company of Canada " et je désire expliquer que la compagnie prit ces rails, les installa sur sa propriété, les traita comme son propre bien ; la compagnie ayant été mise en liquidation, ces rails furent vendues avec le reste de l'actif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les rails n'avaient pas été prêtés, mais donnés et la compagnie avait le droit de les vendre.

M. CLANCY : L'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux a porté un défi direct à l'honorable député de Prince et a ajouté que si une demande était faite par l'Ile du Prince-Edouard, dans des circonstances semblables, elle serait accordée. J'aimerais à savoir s'il a toujours agi de cette manière, chaque fois qu'il a fallu construire une voie de garage sur l'Intercolonial. S'il n'a fait que suivre une règle établie depuis des années, il a une excuse pour ce qu'il a fait, même si cette règle est mauvaise.

Le MINISTRE DES FINANCES : En premier lieu, je n'ai pas dit que si la même demande était faite par l'Ile du Prince-Edouard, elle serait accordée. J'ai dit qu'il serait temps d'étudier cette demande quand elle serait faite. Jusqu'à présent, nous n'en avons pas reçue.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'est pas aussi généreux que je l'avais supposé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne tiens pas à être généreux ; je veux être raisonnable. Je n'ai pas le droit de faire de pareilles promesses, au nom du gouvernement. Quand des demandes nous seront adressées, elles seront étudiées séparément, et traitées selon leurs mérites respectifs, et une province sera aussi bien traitée qu'une autre. L'honorable député désire savoir si toutes ces demandes sont traitées de la même manière. Oui ; quand des subventions sont accordées pour de petits embranchements, elles sont toutes accordées de la même manière. Hier mon honorable ami était ici et je constate avec plaisir qu'il a voté en faveur de la résolution suivante :

Pour une ligne ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille, n'excédant pas 4½ milles.

Une différence d'un mille ou deux ne fait rien à l'affaire et si j'avais le temps de faire des recherches je pourrais citer de nombreux cas où des subventions ont été accordées pour de courts embranchements. Je crois avoir répondu à la question de mon honorable ami.

M. CLANCY : Pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas répondu comme l'honorable député l'aurait désiré.

M. CLANCY : Ce que je veux c'est une réponse directe à une question directe, et jusqu'à présent l'honorable ministre a tout simplement éludé la question. Je vais la répéter : le gouvernement reçoit constamment des demandes pour des voies de garage ou des embranchements, qu'on les appelle comme on voudra. Par le passé et encore à présent, a-t-on pris pour règle de traiter toutes ces demandes de la même manière ? Si l'honorable ministre dit que non, il se donne tort.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas parlé des voies de garage, mais seulement des embranchements et j'explique qu'en subventionnant un embranchement de 2½ milles nous ne faisons rien de nouveau.

M. JOHNSTON (Cardwell): Quand le chemin sera construit, cette compagnie qui est propriétaire du terrain et du bois, pourra-t-elle vendre le chemin de même que le terrain ? Sera-t-il sa propriété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette subvention n'est pas accordée à une compagnie en particulier. Elle est dans la même position que toutes les autres subventions

aux chemins de fer, et un contrat devra être fait, autant que possible, dans la même forme que pour les autres subventions. Nous n'avons fait aucun arrangement qui me permette de répondre à la question de mon honorable ami, autrement qu'en appliquant la règle générale concernant tous les chemins de même nature.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Cet embranchement appartiendra-t-il au pays ou à cette compagnie? Cette subvention n'augmentera-t-elle pas la valeur de sa propriété, si elle désirait la vendre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette subvention sera absolument dans les mêmes conditions que toutes les subventions aux chemins de fer. Ces chemins appartiendront aux différentes compagnies, sujets aux dispositions et conditions de l'Acte des chemins de fer.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je pose une question bien claire et je désirerais une réponse catégorique. Si cette compagnie vend sa propriété prochainement, après que le chemin sera construit, vendra-t-elle aussi cette subvention que l'Etat lui accorde?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle se trouvera exactement dans la position de toutes les autres compagnies de chemins de fer ; dans la même position que le Canadien du Pacifique à l'égard des $3,300,000 que nous lui avons donnés pour le chemin de fer du Crow's Nest Pass. Le principe est le même, et le chiffre de la subvention ne change rien à l'affaire.

M. SPROULE : Je suppose que la prochaine fois on viendra nous demander de l'argent pour acheter cet embranchement de l'Intercolonial. Nous aurons payé la subvention et ensuite rachèterons le chemin.

A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer partant d'un point à ou près Saint-Octave sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Matane, n'excédant pas 30 milles.

Le PREMIER MINISTRE : Ce chemin part de l'Intercolonial à Métis et va jusqu'au fleuve à Matane. La distance est de 30 milles. Après la fourniture de la navigation, cette population est privée de tout moyen de communication.

M. SPROULE : Une charte a-t-elle été accordée à une compagnie pour ce chemin?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, la charte est accordée depuis plusieurs années.

M. SPROULE : J'aimerais à savoir combien de lignes de chemins de fer sont subventionnées par ces résolutions, dans les différentes provinces ; ainsi que le chiffre des subventions accordées à chaque province respectivement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas fait préparer d'état par province.

M. FIELDING.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne pourrait-il pas en faire préparer un?

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce bien nécessaire? Pourquoi ces questions de clocher?

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas à dire si ce renseignement est nécessaire ou non, du moment que je le désire. Je demande une chose bien raisonnable. Tout est peut-être très correct, et je ne dis pas le contraire ; mais ma question n'aurait-elle d'autre but que de satisfaire une curiosité légitime, elle est bien raisonnable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains qu'en faisant préparer un état par province, ma propre province n'occupe pas un bon rang et qu'on m'accuse d'avoir été injuste envers elle.

M. SPROULE : D'une manière ou d'une autre je désire avoir ce renseignement. Nous avons droit de l'avoir pour établir des comparaisons. L'honorable ministre peut facilement se le procurer s'il tient à nous être agréable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je tiens toujours à être agréable.

M. SPROULE : Dans ce cas, il nous procurera cet état?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je préférerais que l'honorable député le préparât lui-même. Je pourrais faire des erreurs et je ne voudrais pas en être responsable.

M. SPROULE : Je n'aurais pas cru l'honorable ministre capable de traiter de cette manière un membre de cette Chambre. Ma demande est raisonnable et le ministre peut se procurer ce renseignement en peu de temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député me permettra-t-il de prendre sa demande en considération sans lui faire de promesse directe?

M. SPROULE : Je veux savoir si je puis avoir ce renseignement. Si je ne l'obtiens pas, je serais obligé de discuter ces résolutions, en détail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Allez-y, ne vous genez pas ; nous vous avons déjà entendu, au cours de cette session.

M. SPROULE : L'honorable ministre est-il réveillé?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous sommes dans le huitième mois de la session, et l'honorable député a parlé plusieurs fois par jour, depuis huit mois. On ne devrait pas nous priver du plaisir de l'entendre encore avant la fin. Qu'il continue à se rendre désagréable jusqu'au bout.

M. SPROULE : Ce que viens de dire le directeur général des Potes est absolument faux et je le lui dis à sa face. Il devrait

être le dernier homme à parler ainsi. Je demande ce que je considère un renseignement utile et je veux savoir si je puis l'obtenir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que le renseignement soit utile, mais je n'ai pas refusé de le donner. Je ne puis pas empêcher l'honorable député de l'avoir, car il peut faire le relevé lui-même. Ma réponse ne peut donc pas le priver du renseignement qu'il demande.

M. SPROULE : Ceci est un manque de courtoisie envers un membre de cette Chambre. Si je demandais quelque chose de déraisonnable, je comprendrais cette attitude du ministre, mais dans les circonstances nous attendions mieux de lui. Il a déjà accordé beaucoup de demandes plus difficiles. Encore une fois je veux savoir si je puis obtenir ce renseignement qu'il peut se procurer facilement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pouvons tous deux nous le procurer facilement. N'importe qui peut faire ce relevé dans une demi-heure, mais ce que je n'aime pas, c'est l'insistance de l'honorable député à envisager ces questions à un point de vue provincial. Je sais qu'il peut avoir des idées plus larges. Je ne refuse pas de lui donner ce renseignement, et il peut se le procurer, si je le lui refusais.

M. SPROULE : Il y a quelques années nous avons eu une longue discussion à laquelle l'honorable premier ministre a pris part. Il prouva que dans la distribution des deniers publics, il avait fait un partage équitable entre les différentes provinces—beaucoup plus équitable que celui que faisait le gouvernement conservateur, quand il était au pouvoir. Dans ma propre élection, j'ai admis que je considérais ce partage comme équitable. L'honorable premier ministre avait raison de faire cette comparaison et je ne vois pas pourquoi il ne me serait pas permis d'en faire autant aujourd'hui. Je ne dis pas que le partage n'a pas été fait équitablement, mais je veux savoir jusqu'à quel point on s'est conformé aux règles posées par l'honorable premier ministre, il y a quelques années. Puisque ma demande s'appuie sur une aussi haute autorité, je ne vois pas ce qu'elle peut avoir de déraisonnable.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a mis tant de bonne grâce à admettre que le gouvernement a fait un partage équitable des deniers publics entre les différentes provinces que je lui fournirai le renseignement qu'il demande.

A la Compagnie de chemin de fer de Châteauguay et du Nord pour une voie ferrée partant d'un point situé sur sa ligne principale à ou près l'Epiphanie, en passant par la paroisse de Saint-Jacques-l'Achigan jusqu'au village de Rawdon, n'excédant pas 16 milles.

Le PREMIER MINISTRE : On construit actuellement un chemin de fer entre Montréal et Joliette pour relier Montréal au Grand Nord, à Joliette, en passant par le pont du Bout-de-l'Ile, qui servira à un embranchement partant de l'Epiphanie et allant à Rawdon, dans le comté de Montcalm, qui est entièrement privé de chemin de fer.

M. SPROULE : Y a-t-il une compagnie prête à construire ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie est mentionnée dans la résolution—la compagnie de chemin de fer Châteauguay et du Nord.

M. SPROULE : Une partie du chemin de fer est-elle construite ?

Le PREMIER MINISTRE : Le chemin est en cours de construction. Ceci est un embranchement nouveau.

Pour une voie ferrée à partir de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Montréal et Atlantique à Saint-Guillaume, jusqu'à la rivière Yamaska, se raccordant au chemin de fer de la Rive-Sud, une distance n'excédant pas 12 milles.

Le PREMIER MINISTRE : Ce chemin est destiné à relier deux autres chemins de fer. Un chemin dont j'oublie le nom en ce moment passe à Saint-Guillaume, et un autre, le chemin de fer de la rive Sud. Ce dernier et un pont sur la rivière Yamaska, les reliera et rendra beaucoup de services à cette partie du pays. La distance est de 12 milles.

M. SPROULE : La compagnie a-t-elle construit une partie de ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; ceci est un chemin indépendant. Celui de la Rive-Sud longe le fleuve, mais celui de Saint-Guillaume est dans l'intérieur.

Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 35 milles, à partir de la Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à un point sur le chemin de fer du lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte.

Le PREMIER MINISTRE : Comme je l'ai expliqué à propos d'une résolution précédente, le chemin de fer du Lac Saint-Jean, va de Québec au lac Saint-Jean. Le chemin projeté est un embranchement allant vers l'ouest, d'un point du chemin du Lac Saint-Jean jusqu'à la rivière St-Maurice, à travers un pays non encore colonisé. Ce sera un excellent chemin de fer de colonisation.

M. SPROULE : Existe-t-il une charte pour la construction de ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE : On m'informe que oui.

M. SPROULE : Une charte provinciale ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le pense, mais je n'en sais rien personnellement.

A la Compagnie de chemin de fer Montréal-Northern, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 15 milles, à partir d'un point situé à ou près la station de Saint-Agathe-des-Monts, et se dirigeant vers le townships de Howard,

dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est absolument un chemin de fer de colonisation.

M. SPROULE : Partant de Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, de Sainte-Agathe-des-Monts, à 63 milles de Montréal. Il traversera un pays qui n'a ni chemin de fer ni navigation. La moitié du chemin est déjà construit ; les travaux ont été commencés de bonne heure au printemps. La compagnie possède une charte provinciale.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Le gouvernement provincial a-t-il subventionné ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Jusqu'à présent, il n'a pas reçu un sou.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Si c'est le gouvernement provincial qui accorde la charte, et si le chemin a besoin d'être subventionné, c'est le gouvernement provincial qui devrait commencer. Plus tard, s'il faut une autre subvention, on pourra s'adresser à ce parlement. C'est un mauvais principe de faire autoriser la construction d'un chemin par un gouvernement provincial et de venir ensuite demander de l'aide à Ottawa. Si c'est une ligne provinciale elle ne devrait pas recevoir une subvention fédérale. Cette subvention ne devrait pas être accordée, tant que le gouvernement provincial n'en aura pas accordé une.

A la Compagnie de houille et de chemin de fer de Beersville, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 7 milles, à partir d'Adamsville sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point situé à ou près Brown's Landing ou Beersville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin est destiné à l'exploitation d'un nouveau district houiller. Depuis quelques années, on se livre à l'extraction de la houille dans le Nouveau-Brunswick, et on prétend qu'il y a des dépôt importants près d'Adamsville, dans le comté de Kent. Cette subvention est pour aider à l'exploitation de ces dépôt.

M. FOWLER : Voici une subvention légitime.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FOWLER : Je vois avec plaisir que cette remarque amène le contentement sur la figure des honorable députés de la droite. Ce chemin permettra à l'Intercolonial de ce procurer du charbon à beaucoup meilleur marché qu'à présent. Actuellement, on est obligé d'aller chercher le charbon dans la Neuvelle-Ecosse, mais quand ce chemin sera construit, on pourra en avoir d'une qualité supérieure, à beaucoup moins de frais. Ce serait préférable si l'Intercolonial construisait ce chemin lui-même. Pour ma part, je crois que cela vaudrait beaucoup mieux, car je considère que tous ces embranchements devraient appartenir à l'Intercolonial, le " Central Railway ", le chemin de fer Albert, le chemin de fer Kent, Northern, etc. Tous ces chemins pourraient être exploités plus économiquement qu'à présent, puisqu'il ne faudrait qu'un personnel, et tout le pays y gagnerait. Quant à ce chemin en particulier, sa construction profitera à l'Intercolonial.

A la Compagnie de chemin de fer de York et Carleton, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 5 milles, à partir de son terminus ouest actuel.

M. GIBSON : Cette ligne part du comté d'York et va jusqu'à la rivière Saint-Jean, dans une direction ouest. Le chemin projeté aura une longueur totale d'environ 40 milles. Six milles sont déjà construits et en exploitation et cette subvention permettra à la compagnie de construire cinq autres milles.

M. SPROULE : Cet embranchement appartient-il à une compagnie de chemin de fer ?

M. GIBSON : Oui, à la Compagnie de chemin de fer York et Carleton.

M. SPROULE : Le chemin qui appartient à l'honorable député ?

M. GIBSON : Non ; je n'ai aucun intérêt dans ce chemin.

M. SPROULE : C'est ce chemin qu'on appelle généralement——

M. GIBSON : L'honorable député veut parler du " Canada Eastern " qui est une tout autre ligne.

M. FOWLER : Ce chemin part-il d'un point sur la ligne du " Canada Eastern " ?

M. GIBSON : Oui, Cross-Creek.

M. FOWLER : Et où va-t-il ?

M. GIBSON : A Perth.

A la Compagnie de chemin de fer Midland pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 34 milles, à partir de Truro, en se dirigeant au nord, vers Brûlé.

Le MINISTRE DES FINANCES : La compagnie qui construit ce chemin de fer espère faire de Brûlé, je crois, le terminus d'une ligne entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Autrefois, il y avait un service de bateaux entre Brûlé et l'île, mais depuis, ce service s'est fait entre d'autres points, et je crois qu'on veut rétablir cette ligne.

Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, de Saint-Pierre à Louisbourg.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin est au sud de l'île du Cap-Breton. Ceux qui étaient ici, il y a un certain nombre d'années se rappelleront peut-être ce qu'on

a appelé la bataille des routes. Il s'agissait de quel côté de l'île passerait le chemin de fer. Le chemin du gouvernement fut construit au centre et la partie sud fut, pendant un certain nombre d'années, sous communication par voie ferrée. Il y a quelques années, une compagnie composée surtout d'Américains, obtint une charte pour construire un chemin jusqu'à la côte. Il est construit depuis le détroit de Canso jusqu'à Saint-Pierre, et la ligne est exploitée depuis quelque temps. Cette subvention permettra à la compagnie de le prolonger vers le sud, depuis Saint-Pierre jusqu'à Louisbourg.

M. BLAIN : Je vois que la compagnie demande aussi une subvention pour construire un port. Le gouvernement a-t-il l'intention de voter aussi des subventions pour des ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La compagnie demandait beaucoup plus que ce que nous lui accordons, et je crois qu'on peut en dire autant de beaucoup d'autres compagnies. Vu que le chemin est déjà construit jusqu'à Saint-Pierre, nous lui accordons cette subvention, pour le prolonger jusqu'à Louisbourg.

M. CLANCY : Une partie de cette argent sera-t-elle employée à la construction d'un pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; c'est une subvention ordinaire, pour un chemin de fer.

A la Compagnie de chemin de fer Koutanie Centrale, pour une ligne de chemin de fr de pas plus de 106 milles, à partir de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort Steele, et traversant le chemin de fer de Crow's Nest Pass, à un point situé à ou près Elko.

M. GALLIHER : A propos de cette subvention, je puis expliquer que la compagnie possède une charte pour construire un chemin de fer depuis la frontière internationale jusqu'à Golden et que cette année, elle a été étendue jusqu'à Fort-George, sur la rivière Fraser. Cette ligne, partant de la frontière croire la ligne de Crow's Nest à Elko, franchit la rivière Wigwam, et traverse une fertile vallée dans la partie sud-est de la Koutanie. Le chemin se rend ensuite à Fort-Steele, traverse la vallée de la rivière Koutanie, un riche district minier, où des mines abondantes n'attendent que des moyens de transport. Le chemin passera aussi à travers d'excellentes terres à paturages et des forêts précieuses. A partir de Windermere, le chemin se rend à Golden, à travers la vallée de la rivière Columbia, ou se trouve la riche mine " Paradise ", et la mine " Ptarmigan ", toutes deux en exploitation ; le pays entre Golden et Windermere est aussi occupé par des ranches considérables.

Tous ce district est actuellement privé de moyens de communication par chemin de fer et ce chemin le mettra en communication avec le Canadien du Pacifique. Le chemin sera aussi à peu de distance du Great Northern, au sud, qui va de Jennings, Montana, jusqu'aux mines Morrisey, dans la Colombie Anglaise ; il se reliera aussi avec le chemin de fer du Crow's Nest à Elko et avec le Canadien du Pacifique à Golden. Ces deux mines sont déjà en pleine exploitation. Il y a dans ce district de grandes richesses qui n'attendent que des moyens de transport.

M. FOWLER : Y a-t-il du bois dans ce district ?

M. GALLIHER : Il y en a tout le long des rivières Colombie et Koutanie. La " Columbia Lumber Company " possède de grandes propriétés dans ces deux vallées.

M. SPROULE : Quelques parties de ce chemin sont-elles construites ?

M. GALLIHER : Non. Nous avons obtenu une charte fédérale cette année. Des explorations ont été faites sur une partie du tracé. La compagnie est fortement appuyée financièrement, par des capitalistes de Londres. M. Pollen est un des principaux intéressés, les autres sont surtout des citoyens de la localité, des gens de Fort-Steele. Une demande a été faite à la législature de la Colombie Anglaise durant la dernière session. La session se termina brusquement et plusieurs subventions de chemins de fer furent laissées en suspens. Mais on me dit qu'il y a tout lieu de croire que la compagnie recevra de l'encouragement du gouvernement provincial.

A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, à partir de Grand-Fork, jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Chaudière.

M. GALLIHER : Ce chemin de fer se trouve aussi dans mon district. On l'appelle " The Hot Air Line ". Nous demandons une subvention pour prolonger le chemin de fer dans l'intérieur du pays. Nous espérons que ce chemin permettra d'exploiter les montagnes de minéraux dans le district du bras nord. Cette compagnie a déjà construit un chemin de fer partant de Republic, dans l'Etat de Washington, traversant la frontière à Cascade et allant à Grand-Forks, sur le territoire canadien, une distance d'environ 60 milles. Jusqu'à présent la compagnie n'a reçu aucune subvention, mais elle en demande une pour prolonger sa voie ferrée depuis Grand-Forks jusqu'au bras nord, de la rivière Chaudière, au confluent du bras ouest du bras nord, pour de là, aller jusqu'à West Fork, soit une distance de 50 milles en tout. Ce chemin de fer traversera un district très riche en mineraux, en or, argent et cuivre, et un peu plus loin, il atteindra un district riche en coque, un produit d'une grande utilité dans la Colombie Anglaise, pour l'alimentation des hauts fournaux. La construction de ce chemin de fer sera très coûteuse.

Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 55 milles, à partir de Wellington jusqu'à Union Bay.

M. MORRISON : Ce chemin de fer se trouve dans la partie nord de l'île Vancouver. C'est une prolongation du chemin de fer Esquimault et Nanaïmo, et relie les importants gisements houillers de Comox et les mines d'Alberni sur la côte ouest avec le chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, Victoria et Vancouver.

M. HUGHES (Victoria) : Ce chemin va actuellement jusqu'à Wellington.

M. MORRISON : Oui ; le chemin de fer Esquimault et Nanaïmo va de Victoria et Nanaïmo à Wellington, et ceci est une prolongation de ce chemin vers le nord.

M. GOURLEY : Je ferai remarquer au ministre des Finances qu'un chemin de fer de cette longueur donnerait grandement satisfaction à la population du comté de Colchester. Je ne m'oppose pas à cette résolution, mais je voudrais obtenir pour le comté de Colchester le concours des honorables députés qui demandent cette subvention pour l'île de Vancouver. J'ai reçu hier une lettre d'un libéral important de mon comté. Les libéraux de Colchester ont tellement confiance en moi qu'ils m'écrivent quand ils ont besoin de quelque chose.

Je communiquerai à l'honorable ministre des Finances le nom de ce libéral, mais c'est une lettre confidentielle et je ne puis pas en faire connaître l'auteur publiquement. Voici ce qu'il dit :

Je regrette d'avoir à vous dire que nous allons perdre encore un certain nombre de nos excellents concitoyens. T. V. Morrison, M. Finley Corbett, silas Corbett et son fils, partent prochainement pour l'ouest, probablement la Californie. Jamais auparavant, dans toute l'histoire de Colchester-ouest, nous n'avons été témoins d'une pareille émigration et d'un découragement comme celui qui existe depuis deux ans, tout le long de la côte. Si cela continue pendant cinq ans encore, il ne restera plus que quelques vieillards dans l'ouest du comté.

J'hésite à donner la suite, car c'est bien triste venant d'un libéral :

Si un changement de gouvernement pouvait faire quelque chose, le plus tôt nous l'aurons, le mieux ce sera.

Voilà l'opinion d'un bon libéral qui a été forcé d'écrire de pareilles choses, je n'en doute pas, parce qu'il a vu ses voisins obligés de s'expatrier. L'auteur de cette lettre habite Cobequid Baie, sur la baie de Fundy, qui sépare Cumberland de mon comté. Autrefois la diligence passait par là, et toutes les routes revenaient aboutir à la baie, où se trouvait le centre de la population. Les gens n'avaient d'autre moyen de transport que la navigation. Quand l'Intercolonial fut construit on le fit passer à 15 ou 20 milles à l'est et cette population se trouva isolée. Tout le trafic qui se faisait autrefois par la baie, se fait maintenant le long du chemin de fer et il en résulte, comme dit cette lettre, que ces gens émigrent et que dans quatre ou cinq ans il ne restera plus que des vieillards dans un pays comme il n'y en a pas dans tout le Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : A quelle distance sont-ils d'un chemin de fer ?

M. GOURLEY : Nous voulons un chemin de fer de Truro à Parrsborough. Près de Truro, l'Intercolonial ne sera pas à plus de deux milles, à 8 ou 12 milles plus loin, la distance entre les deux lignes serait d'environ 10 milles, et près de la baie, de 15 à 20 milles. Autrefois, ce district près de la rive était très fertile. A une assemblée tenue l'an dernier pour demander un chemin de fer, un cultivateur, un homme très intelligent, a raconté qu'il y a 22 ans, il avait hérité de son père une propriété que les exécuteurs testamentaires avaient estimée à $12,000. C'est une grande ferme sur la voie publique, et il dit qu'aujourd'hui il ne pourrait pas la vendre $2,000 parce qu'il n'y a pas de chemin de fer dans les environs. Tout le trafic se fait maintenant, à 20 milles plus loin, le long de l'Intercolonial, et des terres qui étaient autrefois sans valeur aucune, se vendent plus cher que cette belle propriété sur la côte.

L'honorable député de Cumberland (M. Logan) doit être intéressé dans cette affaire, car le chemin de fer, rendu à Parrsborough, pénétrera dans son comté et sera plus tard prolongé le long du littoral de manière à opérer un raccordement régulier avec l'Intercolonial. Le chemin n'aurait que 55 milles et passerait à travers un pays très uni ; c'est ce tracé que devait originairement suivre l'Intercolonial en passant au sud des montagnes de Cobequid.

A cette époque, l'intérêt des mines de fer à Londonderry, et des mines de Springhill, fit changer le tracé et comme la population du littoral avait alors la ressource de la navigation, on cru préférable de construire l'Intercolonial par le tracé actuel, et il en est résulté que la valeur de la propriété est allée constamment en diminuant.

Quant aux personnes mentionnées dans cette lettre, je puis dire que M. Morrison est un libéral, et je crois que M. Corbett est conservateur. Ils sont dans la force de l'âge, entre 40 et 50 ans et ils quittent avec leurs familles ce qui était autrefois des fermes prospères. Ce triste état de choses est dû à l'absence de chemin de fer. Les jeunes gens d'aujourd'hui ne veulent pas rester à 10 ou 15 milles d'un chemin de fer. Ils veulent recevoir leur courrier tous les jours, jouir de l'animation qu'apporte un chemin de fer et voir des étrangers. Par suite de l'absence de tout chemin de fer cette partie du pays qui était autrefois riante et prospère est maintenant presque déserte.

M. McCREARY : Pourquoi la législature provinciale n'en subventionne-t-elle pas un?

M. GOURLEY : Elle le ferait certainement si ce parlement donnait l'exemple. Je sais que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) dira comme moi que ce projet mérite à tous les égards l'encouragement du gouvernement, et que ce chemin serait très utile à l'industrie du bois. Il passerait en face de la fabrique de meubles dont j'ai parlé l'autre soir au sujet d'un phare sur le quai, et par ce moyen la prospérité renaîtrait dans cette partie du pays.

Une autre ligne courte, de 30 à 40 milles, entre Brookfield et Stewiacke, ouvrirait un vaste territoire. L'honorable ministre doit se rappeler que Stewiacke est un beau pays, mais il est à 30 ou 40 milles de tout chemin de fer, et les jeunes gens s'en vont. Entre les deux recensements de 1890 et 1900, la population de Colchester a diminué de 4,000, bien que ce soit un des plus fertiles comtés de la Nouvelle-Ecosse. Si les gens ne veulent pas y rester parce qu'il n'y a pas de chemin de fer ils ne resteront nule part où il n'y aura pas de voies ferrées. Pour cette raison, je répète qu'il est grandement temps d'en construire un. A l'heure qu'il est un chemin de fer est aussi nécessaire que l'était autrefois la grande route ou la voie publique. Nous devons nous rendre compte de la situation et nous y conformer. Je demande au ministre de s'occuper de cette question d'un chemin de fer à Stewiacke. N'étant pas un de ses partisans politiques, je n'ai pas avec lui de rapport aussi intimes que si nous appartenions au même parti, et par conséquent je profite du seul moyen à ma disposition de m'adresser à lui et de lui demander de soumettre à la Chambre une résolution accordant une subvention raisonnable à cette entreprise. Nous devons faire preuve de libéralité dans les questions de cette nature.

Certaines personnes s'imaginent qu'une subvention de $3,200 est une puissante incitation à construire un chemin de fer, mais à moins que le chemin de fer n'ait des revenus immédiats assurés, ce n'est qu'une bagatelle, et je répète que ces deux chemins de fer rendraient de grands services à cette partie du pays, ramèneraient la prospérité parmi cette population et l'empêcheraient de s'expatrier.

Je remercie l'honorable ministre d'avoir accordé une subvention au chemin de fer Midland, et j'espère qu'elle suffira pour en assurer la construction. Mais les deux autres chemins dont je viens de parler sont tout aussi importants, et je crois pouvoir me permettre de dire que mes collègues, qui m'entourent n'auraient pas d'objections à voir l'honorable ministre ajouter deux faibles subventions dans ces résolutions.

J'ai calculé que le revenu du prochain exercice dépassera celui de cette année d'environ $10,000,000, et que nous aurons un revenu total de 75 ou 76 millions de dollars. Cela nous permet de ne pas mesquiner sur des questions aussi importantes. Ces deux chemins de fer rendraient les plus grands services à cette partie du pays. Ils se trouveraient tous deux dans le district de Stewiacke et le district de Londonderry où résident les plus zélés libéraux du comté. Je demande donc au ministre d'inclure dans ces résolutions une subvention pour 34 milles de chemin et une autre pour 55 milles, dans l'intérêt général du pays, puisqu'elles contribueraient à la prospérité de cette partie de la Nouvelle-Ecosse.

M. LOGAN : Je corrobore ce que vient de dire l'honorable député au sujet de la nécessité d'un chemin de fer de Truro qui passerait par Economy et Five-Islands, et se rendrait à Parrsboro. Cette importante partie de la Nouvelle-Ecosse a grandement besoin d'une voie ferrée. Non seulement ce district est à un grande distance de tout chemin de fer, mais il en est séparé par une chaîne de montagnes.

M. GOURLEY : En effet ; j'ai oublié de mentionner ce fait.

M. LOGAN : Je ne connais pas un seul endroit au Canada où le besoin d'un chemin de fer se fasse plus vivement sentir que dans le district que vient de décrire mon honorable ami. J'approuve ce qu'il n a dit et je demande instamment au gouvernement de prendre les moyens de donner à cette population les avantages des communications par voie ferrée.

M. McCREARY : Ce n'est pas faire l'éloge des ressources agricoles de la Nouvelle-Ecosse que de dire que ses habitants sont obligés de s'expatrier parce qu'ils n'ont pas un chemin de fer dans un rayon de 10 ou 12 milles. Comment avons-nous colonisé le Manitoba et les prairies, quand les colons étaient obligés de faire 70 ou 80 milles pour transporter leur blé à la gare la plus proche? Ce n'est que depuis quatre ou cinq ans, quand le gouvernement du Manitoba, entreprit de subventionner des chemins de fer, que nos cultivateurs ont pu en avoir un dans un rayon de 10 ou 12 milles. Cependant, la province de la Nouvelle-Ecosse, colonisée et peuplée plus d'un siècle ayant que le Manitoba fut connu, vient demander des subventions au parlement fédéral, quand ses habitants ont déjà des chemins de fer à 10 ou 12 milles de leurs demeures.

Un membre du cabinet me disait, au cours de la présente session, que si des sommes aussi considérables étaient accordées pour construire des quais et des brise-lames dans les provinces maritimes, c'est parce que dans cette partie du pays, le transport et les communications se font par eau. Maintenant ces provinces viennent demander d'autres subventions considérables pour des chemins de fer. Au Manitoba qui rapporte plus au trésor fédéral, à proportion de sa population, que toute autre province de la Confédération——

M. GALLIHER : Non.

M. McCREARY : Je ne crains pas de le dire et je sais ce que je dis.

Les rapports des banques, des Postes, du Revenu de l'intérieur et des Douanes de cette province sont plus satisfaisants que ceux de n'importe quelle autre, eu égard au chiffre de la population.

M. GALLIHER : A l'exception de la Colombie Anglaise.

M. McCREARY : Eu égard à la population, ils comprennent $100,000 de plus que ceux de la Colombie Anglaise.

M. GALLIHER : Non pas.

M. McCREARY : J'en appelle aux ministres des Douanes, du Revenu de l'intérieur et des Postes . Notre revenu provenant des postes égale presque celui de toute la Colombie Anglaise à l'heure qu'il est.

Quelques VOIX : Ah bah !

M. McCREARY : Je sais ce que je dis, et, quoi qu'il en soit, on ne vote réellement à la province de Manitoba que trente-six milles de chemin de fer. L'année prochaine je demanderai au ministre de s'occuper sérieusement de débarrasser cette province des lourdes obligations qu'elle a assumées en construisant des chemins de fer . Si l'on en débarrasse les autres provinces, je me demande pourquoi on n'en fera pas autant pour celle-ci.

M. TALBOT : Combien de milles de chemin de fer dites-vous qu'on a subventionnés au Manitoba cette année.

M. McCREARY : Trente-six.

M. TALBOT : Regardez la liste et vous y trouverez que c'est 139 milles

M. McCREARY : C'est des Territoires que vous voulez parler. Il n'y a que 36 milles pour le Manitoba, et c'est un renouvellement.

M. LOGAN : Vous ne pouvez faire cent pas en n'importe quel sens dans le Manitoba sans apercevoir une voie ferrée.

M. McCREARY : Ces chemins de fer, nous les avons construits nous-mêmes.

M. LOGAN : Si l'on assurait à la Nouvelle-Ecosse un quart du réseau des chemins de fer du Manitoba, l'honorable député de Colchester et moi serions parfaitement satisfaits.

M. GALLIHER : Je me permettrai de reprendre mon honorable ami (M. McCreary), et de dire que la Colombie Anglaise fourni plus d'argent au trésor public que toute autre province du Canada, eu égard à sa population.

Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 150 milles, allant de Midway à Vernon.

M. GALLIHER : Ce chemin de fer part de Midway, sur la frontière ; ou plutôt, d'après sa charte, il s'étend de Midway à Vernon. En partant de Midway il se dirige vers la fourche occidentale de la rivière Kettle et de là, à l'est du lac Okanagan, jusqu'aux chutes Okanagan, à cinq milles de Vernon, où il doit se raccorder avec le chemin de fer de Shuswap et Okanagan, et de là, aller se réunir à la ligne principale du Canadien du Pacifique, à la jonction de Sicamous. Ainsi, la région de l'Okanagan, y compris Vernon, Armstrong, Kelowna, Enderby, Peachland et White Valley, région si propre à la culture des céréales, à l'élevage et à l'arboriculture fruitière, sera mise en communication avec les régions minières du sud, et tous ces endroits-là pourront expédier leurs produits à leur marché naturel. Le gouvernement ne saurait accorder de subvention plus profitable que celle-ci.

M. SPROULE : Y a-t-il une compagnie qui soit disposée à entreprendre ces travaux ?

M. GALLIHER : Certainement. La Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon a déjà demandé à les entreprendre.

M. SPROULE : Elle ne les a pas encore faits ?

M. GALLIHER : Non. Le gouvernement a déjà accordé pour cette ligne une subvention de $4,500 par mille, payable en bons de la province.

A la Compagnie de chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles, à partir de Spring-Coulee et traversant la rivière Sainte-Marie à Cardston, et à partir d'un point sur cette ligne, situé à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, environ 16 milles, n'excédant pas en totalité 32 milles. Total, 48.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le chemin de fer connu sous le nom de chemin de Galt.

M. HUGHES (Victoria) : La compagnie a-t-elle obtenu une charte cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Elle a construit une partie considérable du chemin. Cette région se colonise rapidement et les travaux d'irrigation que la compagnie a fait faire ont eu de magnifiques résultats. Ce chemin mérite que nous lui accordions toute l'aide possible.

M. FOWLER : Je ne saisi pas bien quelle est la distance. En marge, je lis quarante-huit milles, mais la résolution dit : " N'excédent pas en tout trente-deux milles."

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il y a erreur. Disons que ce sera trente-deux milles.

Le projet de résolution est adopté.

Pour une ligne de chemin de fer allant de la cité de Dawson à la rivière Stewart, passant à ou près Grand-Forks, et n'excédant pas 84 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de construire un chemin de fer tel qu'on le décrit dans l'item. La Compagnie du

chemin de fer des Mines du Klondike a présenté une demande par l'entremise de son procureur à Ottawa. Cette compagnie est très solvable et ce chemin, si on le construit, sera situé plus au nord que tous les autres chemins du continent américain. Nous tenons tous au développement du Yukon, et si, ne communiquant pas encore avec cette région, nous pouvons au moins en mettre le habitants en communication entre eux au moyen de chemins de fer, nous aurons lieu de nous en réjouir.

M. FOWLER : Pourquoi veut-on construire ce chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour mettre les différentes parties de cette région en communication entre elles.

M. HUGHES (Victoria) : Le Canada ne pouvant pénétrer au Yukon et n'ayant sur l'océan Pacifique aucun port où l'on puisse s'embarquer pour y aller, le gouvernement songe-t-il sérieusement s'il conviendrait de construire à travers le territoire canadien un chemin de fer qui se rendît jusqu'au Yukon ? Il y a un an, je voulais que le premier ministre prît l'engagement de construire un chemin de fer à partir de Kitimat-Arm.

Le PREMIER MINISTRE : Vu la décision des arbitres nous allons être obligés d'en construire un maintenant.

A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour un embranchement depuis un point sur la ligne principale entre Moosomin et Elkhorn, dans une direction nord-ouest jusqu'à un point dans le voisinage des collines du Faisan, n'excédant pas 136 milles.

M. SCOTT : Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien laisser cet item en suspens, attendu que j'aurai probablement à poser certaines questions s'y rapportant.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député pourra faire ses questions plus tard, lorsque le bill sera mis en délibération par le comité.

M. SCOTT : Je demanderai au ministre qui a sollicité cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SCOTT : Je suis aussi surpris que l'était hier soir l'honorable député de Westmoreland, d'apprendre que cette compagnie a demandé une subvention, un de ses directeurs les plus importants nous ayant dit, il n'y a pas bien des années, qu'elle s'opposait à ce que le parlement accordât des subventions aux chemins de fer. Cette compagnie a-t-elle été seule à faire cette demande ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, par rapport à ce chemin de fer-là.

M. SCOTT : Je m'opppose à ce que cet item soit adopté. Hier soir, le directeur général des Postes a donné à la députation un excellent avis en disant que le député qui s'oppose à ce qu'on subventionne les chemins de fer en général ou un chemin de fer en particulier devrait faire une motion exprimant son objection. Je crains bien d'avoir à présenter une motion comme celle-là à l'encontre de cette demande de subvention, que je n'approuve pas. Ce n'est pas qu'en thèse générale je sois opposé aux subventions ; mais il est certaines conditions qu'il est nécessaire d'y mettre pour les rendre justifiables. Je serai toujours prêt à voter en faveur d'une aide raisonnable aux chemins de fer dont les habitants de certaines régions auront besoin et qu'ils ne pourront pas obtenir autrement. Mes renseignements au sujet de la demande de subvention dont il s'agit ici ne sont peut-être ni complets ni absolument précis, mais je crois savoir qu'on a déjà construit la plus grande partie de la ligne qu'on nous demande de subventionner. Cette ligne est un embranchement du Pacifique Canadien, qui part d'un endroit appelé Kirkella, entre Elkhorn et Moosomin, sur la frontière séparant le Manitoba de l'Assiniboïa et qui s'étend au nord-ouest de la ligne principale du Pacifique. Il y a dix-huit ou dix-neuf mois que la construction de ce chemin est commencée et je crois vraiment que tous les cent trente-six milles de chemin mentionnés dans cet item sont déjà nivelés et que les rails sont déjà posés sur près de 100 milles. Je me rappelle aussi que certains représentants de la compagnie m'ont déjà dit plus d'une fois, au comité des chemins de fer, que l'on était à construire cet embranchement sans subvention et qu'on n'avait pas, non plus, l'intention d'en demander.

M. CLANCY : Est-ce pendant la présente session qu'on a demandé la charte pour la construction de ce chemin ?

M. SCOTT : Non.

M. CLANCY : Alors, il ne s'est rien fait pendant cette session.

M. SCOTT : On a mentionné ce chemin par rapport à d'autres chartes demandées par le Pacifique Canadien et par d'autres compagnies, et je crois me souvenir que les représentants de cette compagnie m'ont répété à plusieurs reprises que ce chemin se construisait sans aucune subvention. Je trouve étrange que l'on parle d'accorder une subvention pour la construction d'un chemin destiné au bien général, lorsque de fait ce chemin est déjà construit. Il ne paraît pas nécessaire de venir en aide à la compagnie, et vu les renseignements que j'ai, je dois dire que cette proposition ne me semble pas digne d'approbation.

M. CLANCY : L'honorable député n'a-t-il pas voté en faveur de plusieurs projets de ce genre ?

M. SCOTT : Je ne me souviens pas avoir jamais donné semblable vote.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour moi, lorsque je suis en faveur d'une subvention, je m'occupe moins de la compagnie qui doit en bénéficier, que des intérêts de la région à être desservie par le chemin de fer. Il ne faut pas attacher trop d'importance aux déclarations que peuvent faire certains particuliers au cours d'une argumentation au comité des chemins de fer ou même dans cette Chambre, ils n'ont pas mission de parler au nom de la compagnie ni au nom de public de la région que le chemin de fer intéresse particulièrement. Je crois bien que pas un député n'est absolument désireux de subventionner aucune compagnie de chemin de fer, pas même celle du Pacifique Canadien ; mais il y a quelques années, les colons de cette région ont demandé avec instance un meilleur service de chemin de fer.

Comme la députation le sait, nous n'avons pas accordé de subventions l'année dernière, et lorsque les habitants de cette région ont prié les autorités de leur donner un meilleur service de chemin de fer on leur a probablement répondu que le parlement et le gouvernement les traiteraient tout aussi bien que ceux des autres régions où il serait jugé à propos d'améliorer le service. Sur ce, on s'est mis à construire ce chemin dans l'espérance d'être traité comme le seraient toutes les compagnies responsables. Ce chemin ouvre à la colonisation une région importante ; je crois que mon honorable ami ne devrait pas persister dans son opposition.

M. INGRAM : Je comprends que ce chemin doit traverser le comté de mon honorable ami (M. Scott). Je crois bien qu'en lisant le compte rendu des débats, l'honorable député s'apercevra qu'il s'est montré réticent. Abstraction faite de ses suppositions, de ses impressions e tde ses réminiscences, son discours se résume à bien peu de chose. Avant d'entreprendre de nous renseigner il aurait dû se proposer d'être plus précis et de représenter les faits absolument tels qu'ils sont. Parce qu'un directeur d'une compagnie ne veut pas entendre parler de subventions ce n'est pas une raison pour que nous refusions à cette compagnie l'aide qu'elle mérite. Un directeur peut être opposé aux subventions et les autres peuvent y être favorables, ainsi que le public, et il ne faut pas que nous prêtions l'oreille seulement aux paroles de celui qui s'y oppose. La personne dont mon honorable ami (M. Scott) a parlé n'est pas présente ; elle peut bien ne rien connaître de cette subvention, ni de ce qui s'y rattache, et il ne serait guère juste de s'inspirer de son opposition présumée pour combattre le projet d'accorder une subvention méritée.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que le chemin de fer est déjà construit?

M. SCOTT : Il est notoire qu'on a commencé à le construire de bonne heure l'année dernière. Je suis informé que la ligne, sur cette distance-là, est toute nivelée et qu'on a déjà posé les rails sur la plus grande partie de son parcours. De fait, on a assuré aux habitants des régions qu'elle traverse—il y a de cela un an—qu'à la fin de cet automne il a aurait beaucoup plus de 136 milles de construits. La députation doit se souvenir que cette ligne a donné lieu à beaucoup de discussion dans le passé. Il y a deux ans, elle a absorbé une bonne partie des séances de la Chambre. Il y a trois ans, la compagnie a fait un contrat par lequel elle s'est engagée à construire une certaine partie de la ligne—21 milles, sinon plus. Il me semble que le comité devrait attacher beaucoup d'importance au fait que ce contrat ne contient aucune stipulation établissant qu'il devra être accordé de l'aide sous forme de subvention. Toute la population de cette région sera surprise d'apprendre qu'on va accorder de l'aide pour la construction de ce chemin. Il y a trois ou quatre ans, alors que cette population qui sollicitait depuis des années le gouvernement et la compagnie du Pacifique de voir à assurer la construction de cette ligne, aurait compris la proposition d'accorder une subvention à cette fin, mais jusqu'à présent ses requêtes au Pacifique et au gouvernement n'ont pas beaucoup d'effet. Je suppose que, dans l'espérance d'augmenter le chiffre de ses affaires, la compagnie décida, il y a plus d'un an, de commencer à construire ce chemin, et quelle a déjà construit cette partie-là pour mieux atteindre son but. Les habitants de la région que traverse ce chemin-là seront fort surpris d'apprendre qu'à cette heure tardive le parlement a résolu de subventionner une ligne dont la construction est virtuellement achevée. Si l'on subventionnait 36 milles de chemin de fer à partir de Pleasant Hills et dans la direction de l'ouest, de façon à créer des moyens de transport dans des endroits où il n'y en a pas encore, on ferait un acte que nous pourrions approuver, mais on n'a encore donné aucune raison qui puisse me faire trouver acceptable la proposition dont il s'agit.

Le PREMIER MINISTRE : Il est vrai que la construction de ce chemin de fer est commencée depuis l'année dernière et qu'elle est presque achevée. Si la compagnie n'a obtenu aucune subvention l'année dernière, c'est que nous n'en avons pas accordé du tout. Elle s'est mise à l'œuvre, espérant en obtenir une dès que nous en accorderions.

M. CLANCY : Si l'honorable député (M. Scott) avait fait attention à ce qui se passait lorsqu'il s'est agi du projet de résolution accordant une subvention au chemin de fer qui traverse la région du lac Saint-Jean, il se serait aperçu que le comité était d'autant plus favorable à cet octroi qu'il croyait reconnaître dans le fait que les travaux étaient déjà commencés une garantie de la complète réalisation du projet, et c'est là la meilleure garantie de la bonne foi des initiateurs qui viennent demander des sub-

ventions. J'ignore l'importance de ce chemin, mais s'il est destiné à ouvrir à la colonisation une nouvelle région et mérite qu'on le subventionne, il ne le mérite pas moins parce qu'il est en partie ou entièrement construit.

M. BLAIN : Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Scott) que nous avons subventionné une petite ligne de chemin de fer dont la construction n'est achevée que depuis le printemps dernier.

M. SPROULE : D'après ce que j'en sais, ce chemin est très nécessaire. Il y a vingt ans que nous travaillons à doter cette région d'un chemin de fer. La compagnie réussit à en construire deux tronçons, mais elle finit par faire faillite et le projet avorta. Ce pays est colonisé depuis une vingtaine d'années et il est resté sans chemin de fer jusqu'à l'automne dernier. Je connais cette région-là et un grand nombre des cultivateurs qui y sont établis, et je sais que ce chemin de fer lui sera absolument avantageux.

M. SCOTT : Je trouve étrange que la gauche, si opposée aux subventions hier soir, viennent s'y déclarer unanimement favorable au moment où un député énonce ses objections aux subventions en général et à celui-ci en particulier. Je crois devoir suivre l'avis que nous donnait, hier soir, le directeur général des Postes. Ne pouvant absolument pas approuver cette demande de subvention, je propose la radiation de cet item.

L'amendement est rejeté.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai rien à redire à cette subvention, si ce n'est que le chemin auquel elle est destinée part d'un endroit indéterminé, entre Moosomin et Elkhorn. Pourquoi n'a-t-on pas dit qu'il partirait de Kirkella ? Ce chemin de fer est trop nécessaire pour que je m'appose à ce qu'on le subventionne, mais je ne veux pas qu'on cherche à tromper le comité. Ce chemin part de Kirkella.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est ce qu'on a voulu dire.

M. HUGHES (Victoria) : Alors, pourquoi ne l'a-t-on pas dit ? Le chemin est déjà construit, c'est connu.

M. FOWLER : Je proteste contre ce crédit, comme l'a fait mon honorable ami (M. Scott). Ce chemin traverse une région importante de l'ouest, ses recettes vont suffire à payer ses dépenses et l'intérêt du montant qu'il a coûté, on l'a construit sans subvention ni promesse de subvention, et voici que cette Chambre, dans un élan de générosité, songe à en subventionner 136 milles qui traversent un pays si riche et si plein de promesses, que la compagnie a commencé et virtuellement terminé les travaux de construction de ce chemin-là sans même avoir demandé de subvention. Non contents d'accorder des subventions pour favoriser la contruction de chemins de fer, nous entreprenons de subventionner des chemins de fer déjà construits. Je regrette qu'on ait rejeté la motion du mon honorable ami (M. Scott) car il me paraît évident que nous ne devrions pas accorder la subvention dont il est maintenant question.

M. HUGHES (Victoria) : Voici l'occasion pour le gouvernement, de s'assurer par contrat, la réglementation des tarifs ; je ne parle pas d'une réglementation imaginaire comme celle que l'on confierait au comité des chemins de fer du Conseil privé ou à la commission qu'on parle d'instituer, corps moins efficace et beaucoup plus corruptible ; mais d'une véritable réglementation s'exerçant en vertu d'un contrat.

Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami (M. Fowler). Je crois qu'il convient d'accorder cette subvention, mais non pas indépendamment de la réglementation des tarifs. J'ai eu, l'autre jour, une exemple de ce qui peut arriver. Une jeune homme de l'ouest vint nous proposer d'établir une ligne devant se raccorder avec l'embranchement de Pasqua du Canadien du Pacifique, dans le Dakota. Cette ligne devait comprendre un grand lac qui traverse la frontière, et pourrait servir au transport des marchandises. Il pensait que le transport du grain, depuis la région à être desservie par cette ligne, jusqu'à l'embranchement de Pasqua, ne coûterait que trois cents par boisseau ; à présent, il faut lui faire franchir une distance de vingt-milles pour le rendre jusqu'à la ligne du Pacifique. On avait crû pouvoir épagner de quatre à sept cents par boisseau, en se servant de la nouvelle ligne, Le ministre des Douanes, à qui le point fut soumis, décida que cet arrangement était impossible . Néanmoins on fit observer que si les cultivateurs de cette région donnaient les sept cents par boisseau, qu'ils épargneraient sur leur troisième récolte, ils créeraient un fonds qui leur permettrait de construire un chemin de fer se reliant à celui du Canadien du Pacifique.

Or, le chemin qu'il s'agit de subventionner, traverse une région propre à l'agriculture, et il incombe au gouvernement de voir à ce que les cultivateurs de ces endroit-là puissent profiter des $3,200 par mille, que nous accordons. Le moyen de les en faire bénéficier, c'est de régler convenablement les tarifs, sans quoi cette subvention sera inutile ; autant vaudrait ne pas l'accorder que de laisser les cultivateurs payer des frais de transport aussi élevé qu'auparavant. Il nous faudrait pouvoir réglementer les tarifs de tout chemin de fer subventionné, et cela, non par l'entremise d'une organisation imaginaire comme la commission des chemins de fer, au le comité des chemins de fer du Conseil privé, mais en vertu d'un arrangement bien défini, auquel il serait pourvu dans le bill.

M. SPROULE : L'article 6 de ce projet de résolution dit que " l'Exécutif aura en tout temps le pouvoir absolu de réglementer les tarifs et péages des compagnies et des chemin de fer auxquels il y est accordé des subventions."

M. HUGHES (Victoria) : Par rapport aux tarifs, l'action de l'Exécutif ne signifie absolument rien .

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crains que l'honorable député (M. Hughes) ne manque de respect envers la Couronne.

M. HUGHES (Victoria) : S'il faut entendre par la " Couronne " le premier ministre et ses partisans, qui s'appliquent à tirer autant de ficelles que possible, je manque certainement de fidélité. Le chemin de fer de MM. Mackenzien et Mann, et le chemin de fer Canadien du Nord, peuvent me fournir de quoi illustrer ma pensée. Il est entendu entre eux et le gouvernement du Manitoba que les tarifs seront réglementer de telle et telle façon. Le peuple est là pour garantir que cette entente sera respectée, et si désireux que puisse être le gouvernement de plaire à ces compagnies de chemins de fer en laissant les tarifs élevés, la voix du peuple le prédomine et garantie le respect de la loi.

Le PREMIER MINISTRE : Il en est ainsi de la loi dont il s'agit maintenant.

M. HUGHES (Victoria) : Le premier ministre sait fort bien qu'il suffit de mentionner " l'Exécutif " pour que le peuple s'incline et craigne de parler.

Le PREMIER MINISTRE : Le peuple, y compris le colonel Hughes ?

M. HUGHES (Victoria) : Je ne suis qu'un citoyen et je ne demeure pas au Nord-Ouest.

M. SCOTT : Toute la députation paraissant favorable à cette subvention, il est peut-être inutile que j'en dise davantage. Cependant, je crois devoir appuyer la prétention de l'honorable député de Victoria, dans cette circonstance, bien qu'il n'ait pas appuyé la mienne. Au cours de cette session on a accordé une subvention très considérable à une autre compagnie, la Compagnie du Canadien du Nord, pour lui permettre de prolonger sa ligne jusqu'à Prince-Albert et Edmonton, et on lui a imposé un contrat l'obligeant de transporter le blé de l'ouest depuis Winnipeg jusqu'aux lacs à raison de dix cents par boisseau.

Il me paraît injuste de ne pas traiter toutes les compagnies de la même façon. S'il convient d'imposer au chemin de fer Canadien du Nord un contrat déterminant le maximum des tarifs, on ne devrait subventionner d'autres compagnies sans les soumettre aux mêmes conditions.

Dans le cas dont il s'agit maintenant, il faudrait faire avec la compagnie un contrat concernant les prix que devront payer les gens de cette région.

Pour une voie ferrée depuis un point à ou près Medicine-Hat, sur la ligne du Canadien du Pacifique jusqu'aux mines de houille dans ou près les townships 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e méridien principal, n'excédant pas 8 milles.

M. FOWLER : Il faudrait des explications.

M. SCOTT : Cet item est tout à fait digne d'approbation. On subventionne un chemin de fer qui devra s'étendre depuis Medicine-Hat, en allant vers le sud-ouest, jusqu'aux mines de houille, situées à environ 8 milles de là. Il y a quelques années, on a accordé à ce chemin une subvention en terres, mais elle a été révoquée.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député (M. Scott) doit en connaître plus long que moi à ce sujet ; mais je croyais que ce chemin se dirigeait vers le nord, qu'il faisait partie de celui qu'on s'était proposé de rendre jusqu'au lac Buffalo et jusqu'aux mines de houille. Mais peu importe dans quelle direction il doit s'étendre ; il livrera à l'exploitation les grandes mines de houille situées près de Medicine-Hat, ce dont la population de cet endroit a absolument besoin.

M. FOWLER : Dans quelle direction ce chemin doit-il s'étendre ? Vers le nord ou vers le sud ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le point important, c'est qu'il s'étendra jusqu'aux mines de houille.

M. INGRAM : C'est inaugurer une politique toute nouvelle. Le gouvernement se propose-t-il d'accorder des subventions pour assurer le prolongement des chemins de fer jusqu'aux champs de houille?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne serait pas sage d'adopter une politique générale par rapport à ces matières ; mais il ne serait peut-être pas mal de prendre pour principe de prolonger les chemins de fer jusqu'aux champs de houille. Toutefois, il convient de juger du présent cas indépendamment de tous les autres.

M. HUGHES (Victoria) : Les mines de houille sont situées dans les townships 12 et 13, rang 6, au nord de Medicine-Hat, en bas de la rivière.

M. SCOTT : Mon honorable ami fait erreur. Je suis absolument certain que ce chemin s'étend vers le sud-ouest.

M. INGRAM : L'honorable ministre vient de dire qu'il serait bon d'adopter cette politique. Je ferai remarquer que la presse de ce pays a demandé au gouvernement fédéral ainsi qu'aux gouvernements provinciaux d'aider à la construction de chemins de fer permettant à la population de se procurer du combustible qui abonde dans cette région de l'ouest. J'admets, avec l'honorable ministre, qu'il est important d'aider au prolongement des chemins de fer jusqu'à ces

mines de houille ; la population est clairsemée sur des étendues considérables de ce nouveau territoire, qu'il ne saurait être avantageux à une compagnie de construire un chemin de fer jusqu'à ces champs de houille, sans aucune subvention.

J'ose espérer que le gouvernement étudiera ce point, car il y va de l'intérêt des immigrants qui nous arrivent ; ils n'ont pas de bois ou ils en ont très peu, tandis que dans les anciennes provinces il y en a en abondance.

Je crois que la houille des territoires est bien propre aux usages domestiques, mais les mines sont à une grande distance des chemins de fer.

A la Compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany, pour une ligne de chemin de fer s'étendant de Peninsula-Harbour vers le nord, n'excédant pas 10 milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce chemin va ouvrir à la colonisation une nouvelle région, depuis Peninsula-Harbour, sur le lac Supérieur, en allant vers le nord. La législature de la province a accordé, à sa dernière session, une subvention de $3,000 par mille, pour 10 milles. En vertu de sa charte, ce chemin s'étend jusqu'à la rivière Albany et de là vers le nord.

M. FOWLER : Qui demande cette subvention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La requête est signée par M. John W. Cheeseford, de Toronto. Il a signé pour le syndicat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est procureur de la compagnie.

M. FOWLER : L'honorable ministre sait-il qui en est l'âme dirigeante ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je ne me rappelle pas si l'on m'a présenté le procureur lorsque cette demande s'est faite. On m'a remis un mémoire de l'acte d'incorporation et de la subvention accordée par la législature. Je ne connais M. Cheeseford que pour l'avoir rencontré une fois. Je ne lui ai pas demandé qui étaient les directeurs de la compagnie. Il s'agit d'une entreprise dont le gouvernement provincial a si bien reconnu l'importance par rapport à cette nouvelle région, qu'il lui a accordé $3,000 par mille pour 10 milles. Nous doublons cette subvention. Je dois dire que pour ce qui est des subventions accordées dans la province d'Ontario, nous nous sommes guidés, dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, d'après les représentations faites par les municipalités et les autorités provinciales. Chacune de ces subventions est un supplément à chacune de celles qu'elles ont elles-mêmes accordées. Les gens les plus directement en contact avec les autorités des différents endroits ayant réussi à les convaincre de l'importance et de la nécessité de ces travaux, nous nous sommes basés sur ce point pour ajouter à l'aide qu'elles y accordaient. Nous avons donc lieu de croire qu'ils se feront. Je ne connais pas personnellement ceux qui demandent l'institution civile de cette compagnie, et l'on ne m'a pas encore soumis de dossier.

M. CLANCY : On peut féliciter le gouvernement de s'être montré disposé à coloniser le nord de la province d'Ontario. Nous avons subventionné cinq ou six lignes qui s'étendent toutes de la ligne du Pacifique Canadien vers le nord de cette province. Elles vont alimenter cette ligne-là, favoriser, dans cette région, la colonisation et le commerce du bois à pâte et des autres bois. Nous avons au moins la satisfaction de savoir qu'on a amplement pourvu aux besoins de la colonisation et à la construction de nouveaux chemins de fer dans cette partie du pays.

Comme je le disais hier soir, nous n'avons plus à craindre qu'il n'y ait pas là assez de chemins de fer pour répondre aux exigences de la colonisation et du commerce en général, et il n'y a plus lieu de s'empresser de construire la ligne qui doit s'étendre de Québec à Winnipeg. Voilà qui est tout à fait de nature à nous satisfaire, bien qu'il n'en soit question qu'à la fin de la session, et l'on voit combien il est malheureux que le gouvernement ait entrepris de construire cette ligne-là.

A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour une ligne de chemin de fer s'étendant depuis la station de Parrsboro jusqu'au quai de Riverside, et n'excédant pas un mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de relier le service par eau au service par chemin de fer. Le bateau venant de Wolfville, de l'autre côté de la baie, aborde au quai du gouvernement. Le chemin de fer de Spring Hill à Parrsboro s'arrête au quai de la compagnie, à un mille, de sorte que les voyageurs sont obligés de franchir cette distance à pied. On veut remédier à cet inconvénient.

M. FOWLER : Dans l'intérêt de la compagnie de houille?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, dans l'intérêt du public voyageur. La compagnie de houille est tout à fait indifférente à ce que le public fasse à pied le mille qui sépare le chemin de fer du quai.

M. FOWLER : Je suppose que cela comprend le coût total?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! non, il ne suffirait pas de $3,000 pour construire un mille de chemin de fer dans une partie quelconque du Canada.

M. GOURLEY : Ce chemin est un des plus importants et je crois qu'il est absolument nécessaire au public.

M. LOGAN : Ce mille de chemin de fer ne fait pas partie du Transcontinental National, mais il est très important jusqu'à Parrsboro,

une ville de trois mille habitants. A l'heure qu'il est le chemin de Spring Hill à Parrsboro s'arrête à un mille du quai du gouvernement, d'où il fait voiturer les marchandises avec des trucks jusqu'à la station de Parrsboro. Il s'agit d'éviter ce voiturage en prolongeant le chemin jusqu'au quai.

M. COCHRANE : On a construit ce quai aux frais du public et voici qu'on se propose de construire un chemin de fer d'un mille, encore à ses frais, dans l'intérêt de ces gens-là et pour leur épargner du voiturage. Je l'ai déjà dit, le gouvernement a la manie des subventions. Ce chemin n'est aucunement destiné à favoriser la colonisation, et ce qu'on nous propose là est souverainement absurde. Si l'honorable ministre du Commerce était présent, il s'évanouirait en entendant parler d'un pareil crédit.

M. SPROULE : Ce cas ressemble à celui de Meaford, dont jai parlé. La population de cette ville dut consacrer $25,000 de ses propres deniers à la construction d'un chemin de fer de deux milles qui devait se rendre jusqu'au quai de ladite ville.

M. GOURLEY : La compagnie de houille a un chemin de fer qui se rend jusquà Parrsboro, et c'est tout ce qu'elle désire. Du terminus de ce chemin au bord du Bassin des Mines il y a un mille. Les passagers qui descendent du steamer à ce dernier endroit doivent franchir à pied cette distance d'un mille.

M. FOWLER : La compagnie n'expédie-t-elle pas de la houille de ce quai?

M. GOURLEY : Pas du quai du gouvernement, mais du sien ; elle en a un dont elle est propriétaire. Cet état de choses est humiliant pour la province. Ce n'est pas la compagnie, mais le public qui a intérêt à la construction de ce chemin.

M. SPROULE : Ce cas est identiquement semblable à celui de Meaford, et dans ce dernier cas, le gouvernement n'a voulu accorder aucune subvention.

A la Compagnie du chemin de fer de la rivière des Sauvages, pour une ligne de chemin s'étendant depuis un point à ou près l'extrémité nord du lac Mégantic, de là vers le sud le long dudit lac jusqu'à un point sur la frontière Internationale, et n'excédant pas 19 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : La description même de ce crédit en fait saisir l'objet presque aussi bien que tout renseignement qu'on pourrait donner. On voit de quel endroit à quel autre endroit s'étend ce chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce chemin est destiné à réunir le Québec Central, c'est-à-dire l'extrémité de son embranchement de Tring sur le lac Mégantic, à un chemin qui part de Rumford. Ce faible prolongement vers l'Etat du Maine va mettre les cultivateurs de cette région en communication avec les chantiers du Maine et faire pénétrer en droite ligne le Québec Central dans les Etats-Unis.

M. FOWLER : C'est une compagnie indépendante, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, le Québec Central se trouve réuni à cette compagnie, à Rangeley.

Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses approches sur la rivière Nicolet à Nicolet, au lieu d'une subvention en vertu du chapitre 8 de l'Acte 63-64 Victoria, item 39 de l'article 2, $15,000.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de voter de nouveau une subvention accordée en 1900, pour le pont du chemin de fer de la Rive-Sud, sur la rivière de Nicolet.

M. FOWLER : Combien a coûté ce pont ?

Le PREMIER MINISTRE : Environ $100,000.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai fait remarquer l'autre jour qu'il serait fort avantageux de construire ces ponts de façon qu'ils servissent aux piétons et aux voitures. C'est ainsi que sont construits tous les ponts du Mississipi. Ils servent au public en général, aussi bien qu'aux chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce à quoi il n'a pas été pourvu dans le présent cas, et il est impossible d'y pourvoir maintenant, les piles sont déjà construites.

M. SPROULE : Jusqu'à présent il a été de règle que le gouvernement accorderait environ les 15 centièmes du coût de ces ponts. Quelle règle suivons-nous maintenant ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous accordons généralement les 15 centièmes, excepté lorsqu'il s'agit de ponts très dispendieux; alors le quantum de la subvention se détermine d'après le coût, mais sans qu'il y ait de règle à suivre.

Pour aider à la construction de la superstructure en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, dans le comté de Yamaska, au lieu d'une subvention en vertu du chapitre 8 de l'Acte 63-64 Victoria, item 38 de l'article 2, mais aux mêmes conditions que celles qui y sont exprimées, payable à la "Canadian Bridge Company, de Walkerville" d'après la réclamation qu'elle pourra avoir pour ouvrage déjà fait sur ledit pont, $50,000.

Le PREMIER MINISTRE : Cette subvention fut votée il y a trois ans et il fut fait un contrat entre la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud et la Canadian Bridge Company de Walkerville relativement à la superstructure en acier. La superstructure est là aujourd'hui, mais les abords du ponts ne sont pas encore préparés.

Tant que le pont ne sera pas complet, il ne servira à personne. Nous venons deman-

der au parlement de voter cet item de nouveau afin que la compagnie puisse toucher l'argent qui lui est destiné.

M. SPROULE : Ne lui avons-nous encore rien donné ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. SPROULE : Dans ce projet de résolution il ne s'agit que de la superstructure, et dans l'autre, il est question de tout le pont. Quelle distinction faut-il faire ?

Le PREMIER MINISTRE : La Canadian Bridge Company de Walkerville aura $48,000 et la balance de $2,000 servira à régler certaines réclamations que l'on a contre le pont.

M. SPROULE : Alors, ce n'est pas à la compagnie de chemin de fer, mais à la compagnie d ponts que vous votez cette somme.

Le PREMIER MINISTRE : Nous la votons pour payer cette dernière compagnie, parce qu'elle a vraiment droit de la toucher.

M. SPROULE : Combien ce pont a-t-il coûté ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore combien a coûté le maçonnage ; mais le pont a dû coûter beaucoup plus de $100,000.

M. SPROULE : S'il coûte $100,000, nous donnons 50 pour cent.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis convaincu qu'il coûte plus de $100,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas me tromper en disant qu'il coûtera plus de $200,000. C'est un pont à deux étages pour les voitures et les piétons, de même que pour le chemin de fer et les municipalités des deux côtés de la rivière peuvent l'utiliser.

M. SPROULE : Le public aura-t-il droit de s'en servir gratuitement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. FOWLER : Est-ce que ce montant suffira à payer tous les réclamations que la compagnie du pont peut avoir contre l'entreprise ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, à l'exception de ce qui est contenu dans la résolution suivante.

M. SPROULE : Le gouvernement provincial a-t-il accordé une subvention quelconque pour ce pont ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, le gouvernement provincial a convenu de payer une subvention annuelle durant 10 ou 15 ans.

M. SPROULE : Il n'est que juste que le gouvernement provincial vienne en aide à une pareille entreprise, principalement lorsqu'elle est de nature à offrir des avantages au public voyageur.

M. CLANCY : Je crois avoir compris que cet argent ne serait pas gagné tant que les travaux ne seraient pas complétés.

Le PREMIER MINISTRE : On est bien décidé à ne pas payer tant que les abords ne seront pas terminés.

M. CLANCY : Je ne vois pa sde mal à ce que la compagnie de pont de Walkerville soit payée pour la superstructure, mais quelle garantie avons-nous que le reste de l'ouvrage sera exécuté ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est exactement ce à quoi il est pourvu dans la résolution suivante :

A la " Canadian Bridge Company ", de Walkerville, pour renforcer et compléter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné en faveur de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud par l'article 3 du chapitre 7 de l'Acte 62-63 Victoria, une somme de $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions gagnées ou à gagner, $35,000.

Le PREMIER MINISTRE : Je viens de dire que la " Walkerville Bridge Company " a posé la superstructure du pont, mais ce dernier est au milieu de la rivière et il n'existe pas d'abord. La compagnie du chemin de fer est insolvable et nous avons cru devoir prendre certaines mesures de précaution pour faire terminer le pont afin que le public puisse en bénéficier. Nous avons convenu avec la Compagnie de Walkerville de lui accorder une subvention de $25,000. Elle est obligée de renforcer les piles du pont. Nos ingénieurs ont fait rapport que ces piles devraient être renforcées, afin de pouvoir résister à la glace. Nous avons également stipulé qu'en considération de ce montant de $25,000, elle devrait compléter les abords. Ce n'est que lorsqu'elle aura construit les abords et renforcé les piles du pont qu'elle sera payée de ces $25,00 0et des $48,000 qui lui sont dues pour la superstructure.

M. CLANCY : Qui est en possession de ce chemin ?

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie de chemin de fer en est encore en possession, mais elle est insolvable.

M. HUGHES (Victoria) : La voie ferrée n'est pas encore rendue jusque-là.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a dix milles de chemin dont le nivellement est fait de l'autre côté.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit n'est pas accordé à titre de subvention additionnelle, mais comme une obligation sur le chemin dont le gouvernement devra être remboursé.

M. CLANCY : Je ne comprends pas comment ce montant pourra être remboursé au moyen de subvention gagnée.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai expliqué que le chemin de fer était complété jusqu'au pont. Il y a de quatre à six milles du chemin dont la subvention est gagnée, mais non payée, de sorte que nous avons près de $20,000 dont nous pouvons nous servir pour nous rembourser de la subvention additionnelle que nous accordons pour compléter les travaux du pont.

M. SPROULE : J'avais compris que ce pont coûterait au delà de $100,000. Nous accordons $80,000 pour construire un pont qui devra coûter un peu plus de $100,000.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne donnons pas $85,000. Nous donnons $50,000, et nous avançons $35,000, qui devront nous être remboursées.

A la Compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord, pour une voie ferrée partant d'un point situé sur sa ligne principale à ou près l'Epiphanie, en passant par la paroisse de Saint-Jacques-l'Achigan jusqu'au village de Rawdon, n'excédant pas 16 milles.

Le PREMIER MINISTRE : Une subvention a également été accordée pour ce pont il y a deux ans passés. Il est maintenant en partie construit, mais il va coûter beaucoup plus cher qu'on l'avait supposé au premier abord. Il devait coûter entre $500,000 et $600,000. Or, le rapport que nous avons indique qu'il coûtera probablement $700,000. La nature du terrain en a rendu la construction beaucoup plus dispendieuse et l'on a dû modifier les plans.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est ce pont?

Le PREMIER MINISTRE : C'est le pont que l'on en est frais de construire à l'extrémité est de l'île de Montréal et qui est destiné à relier cette île avec la terre ferme du côté du nord, en traversant les deux branches de la rivière Ottawa.

M. CLANCY : Quel était le montant de la subvention accordée il y a deux ans passés ?

Le PREMIER MINISTRE : $800,000.

A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin ou depuis Ingersoll jusqu'à Stratford, ou jusqu'à tout point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer entre ces endroits, n'excédant pas 35 milles, soit en sus et la continuation des neuf milles mentionnés dans l'item 1 de cet article.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item a été laissé en suspens à la demande de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). J'ai télégraphié à l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) et il m'a répondu que la teneur de cette résolution avait été adoptée après mûre délibération par les directeurs de la compagnie, et qu'il n'était pas disposé à autoriser un changement. J'ai consulté le député de Grey-est et je crois que le comité sera disposé à la laisser adopter, si l'honorable député veut bien retirer son amendement.

L'amendement de M. Sproule est retiré et l'item est adopté.

Résolution n° 4.

Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix de l'Exécutif, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :

(a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de 10 milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(c) sur l'estimation de l'état des travaux sur le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, l'état d'avancement justifie le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(d) Au sujet de (b) et (c), partie d'une manière, partie de l'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que cette résolution soit modifiée en substituant dans le paragraphe (c) $30,000 à $60,000. Le but de cet amendement est de faire correspondre le contenu de ce paragraphe avec l'acte adopté durant la présente session. $60,000 constituant une subvention qui s'appliquerait dans le cas d'une vaste entreprise ; mais dans le cas d'un chemin de fer de l'importance de celui-ci, cela représenterait une subvention trop élevée. Il se présente des cas dans lesquels il est difficile de dire si le chemin est terminé, mais les travaux accomplis laissent prévoir qu'il le sera et qu'il est raisonnable de faire un paiement sur estimation de l'état d'avancement de l'ouvrage.

M. SPROULE : Quant à la résolution que nous venons de voter, la résolution n° 3 concernant les ponts, l'honorable ministre n'ignore pas qu'une difficulté s'est élevée entre l'auditeur général et une certaine compagnie au sujet du coût d'un pont. Le gouvernement a-t-il pris des mesures supplémentaires pour s'assurer d'une manière certaine de ce que coûte un pont, car, lorsque le paiement se fait au pro rata de la valeur des travaux exécutés, le coût de l'entreprise peut être porté à un montant plus élevé que ce qu'elle coûte réellement. C'est ce qui a eu lieu dans le cas que j'ai mentionné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne pouvons insérer dans les statuts aucune législation tendant à étendre les pouvoirs du gouvernement sous ce rapport. C'est là une question dont les ingénieurs doivent s'occuper.

M. SPROULE : Avez-vous adopté dans ces résolutions des mesures de protection

supplémentaires que l'on ne trouve pas dans l'autre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les résolutions sont les mêmes, mais le département profitera de l'expérience acquise pour adopter les mesures de protection additionnelles requises dans chaque cas. Il n'est pas besoin de législation pour étendre les pouvoirs du département sous ce rapport.

M. SPROULE : On a prétendu qu'il existait un défaut dans les règlements ou dans leur mise en vigueur. Du moment que l'attention du gouvernement est attirée sur cette question, il me semble qu'il devrait faire preuve de plus de prudence à l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Les pouvoirs du gouvernement semblent être suffisamment étendus. La seule amélioration possible serait que le parlement imposât un mode particulier d'enquête aux fonctionnaires du département, avant qu'ils puissent mettre en application les dispositions de l'article 3. Il se peut que cela ne soit pas nécessaire, et je n'ai pas l'intention de me prononcer sur ce point. J'ignore s'il y a ou non dans ces résolutions aucune disposition tendant à assurer l'exploitation du chemin de fer une fois qu'il est construit. J'ignore s'il est possible d'insérer une pareille disposition dans des résolutions de cette nature, mais le gouvernement en a compris la nécessité durant la présente session, lorsque deux chemins de fer ayant reçu des subventions du gouvernement fédéral et du gouvernement provinciale sont restées inexploitées durant plusieur mois et l'un d'entre eux n'a pas encore repris ses opérations.

L'article 4 de ces résolutions permet à une compagnie de chemin de fer d'obtenir le paiement de la subvention à laquelle elle a droit par montants peu élevés et de temps à autre et il semble exister aucune disposition tendant à assurer l'exécution complète du chemin. J'ignore si les conditions contenues dans le contrat contiennent une garantie à ce sujet et s'il y est stipulé qu'un chemin de fer qui aura reçu des subventions pour un certain nombre de milles devra être complété. Il est à désirer que le pays ait quelque garantie qu'un chemin de fer qui reçoit une subvention du gouvernement soit exploité une fois construit.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit à cette époque que c'était là une question très importante, mais qu'il ne voyait pas quelle mesure on pourrait adopter qui pût protéger le public sous ce rapport. Le gouvernement s'est-il occupé de cette question, car elle me paraît se rapporter directement aux dispositions dans l'article 4.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement a étudié cette question. Bien que la loi n'en parle pas d'une manière particulière, il est d'usage dans le département d'insérer dans tous ces contrats une disposition obligeant la compagnie à exploiter le chemin, mais bien que cette disposition se trouve dans le contrat, il ne nous a pas toujours été possible de découvrir le moyen de la mettre en vigueur. J'ai soumis la formule du contrat au ministère de la Justice, afin que l'on constate s'il n'y aurait pas possibilité de donner plus de force à cette disposition, et j'attends son opinion sur ce point.

M. SPROULE : On serait porté à croire que le paiement des subventions aux chemins de fer n'est pas entouré de toutes les garanties voulues. Ces subventions leur sont payées sur estimation de l'état des travaux, ce rapport étant certifié par l'ingénieur en chef. Cet article stipule que les paiements ne devront pas être faits pour des sommes moindres que $30,000, mais il n'est pas dit quelle proportion du coût des travaux représentera ce montant.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'ingénieur qui doit voir à cela.

M. SPROULE : Il y ferait plus attention s'il avait quelque chose pour se guider.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'article dit "eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée." Cela veut dire un montant en rapport avec la valeur des travaux exécutés.

M. SPROULE : Si l'ingénieur était d'avis que les travaux exécutés valent $30,000, il serait justifiable de certifier l'estimation de l'état des travaux pour ce montant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce qui a lieu. La pratique suivie sous ce rapport est exactement conforme au désir exprimé par mon honorable ami (M. Sproule), ce doit être une proportion raisonnable des travaux exécutés.

M. SPROULE : Cela nest pas mentionné, ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est l'ingénieur qui doit se prononcer sur ce point après s'être assuré de la valeur des travaux.

Article 5.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par l'Exécutif, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction de l'Exécutif qu'elles sont en mesure de construire et compléter lesdits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par l'Exécutif ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par l'Exécutif, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, convention que ledit ministre, avec l'approbation de l'Exé-

cutif, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation de l'Exécutif.

M. R. L. BORDEN : Comment les dispositions de cet article sont-elles mises en vigueur dans le cours ordinaire des affaires? Un avis est-il donné aux personnes ou corporations intéressées? Des gens se sont plaints à moi, au cours de la présente session, du tracé injuste de certains chemins de fer recevant de l'aide du gouvernement, et l'on prétend que cela se fait sans qu'aucun avis soit donné aux municipalités ou aux intéressés, là où il n'existe pas d'organisation municipale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Des plaintes de cette nature doivent se faire entendre lorsqu'il s'agit de questions qui peuvent provoquer des conflits d'intérêts. Pour ma part, je n'ai pas entendu formuler de plainte au sujet de ce défaut d'avis. L'expérience que je possède sous ce rapport, est que l'on apporte toujours beaucoup d'intérêt au choix qu'une compagnie fait du tracé de son chemin et si tout le monde n'est pas satisfait, on est certain d'entendre formuler des plaintes. Il n'existe pas de règle particulière quant à l'avis à donner aux partis intéressées, mais, encore une fois, je ne crois pas que ce défaut d'avis soit de nature à causer du tort.

M. R. L. BORDEN : Je veux parler de cas comme ceux-ci ; supposons qu'une ville soit virtuellement située sur le parcours d'un chemin de fer projeté, et que le tracé de ce chemin de fer une fois choisi le fasse passer à deux ou trois milles de distance de cette ville, ce qui a pour résultat de diminuer considérablement la valeur des propriétés de ceux qui y demeurent. Dans un cas de cette nature, la ville finit toujours par s'établir graduellement à un endroit situé près du chemin de fer, et ceux qui possèdent des proporiétés dans la ville, à tort ou à raison, se considèrent lésés. Il se peut que dans certains cas il existe de bonnes raisons pour établir le tracé du chemin à cette distance ; ce n'est pas ce point que je discute ; seulement, je dis qu'il arrive dans certains cas que le tracé de certains chemins de fer est adopté sans qu'aucun avis soit donné aux municipalités ou à la population de la ville intéressée. Quoi que l'on puisse dire sur les mérites particuliers de chaque cas, il me semble que la population de la ville devrait être avertie avant que le gouvernement adoptât le tracé choisi. J'ignore si les faits sont tels qu'on me les a représentés ; et je voudrais obtenir des renseignements sur ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le tracé du chemin tel que choisi en premier lieu devait passer près d'une ville et qu'avant la construction, ce tracé serait modifié, cela serait de nature à léser des droits acquis, et ceux qui auraient à se plaindre devraient être entendues. Mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit du choix primitif du tracé. Quant à l'avis à donner, je crois que du moment que l'ingénieur fait son apparition dans la région, sa présence attire l'attention et provoque l'intérêt, et si le tracé choisi ne rencontre pas les désirs de la majorité, les objections ne tardent pas à nous parvenir. Mais je n'ai jamais entendu formuler aucune plainte quant à ce qui concerne l'absence d'avis.

Article 6.

La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que l'Exécutif pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et l'Exécutif aura en tout temps le contrôle absolude s tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tout ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnées.

M. R. L. BORDEN : Je remarque ici que l'on confère à l'Exécutif le contrôle des tarifs. Cela est-il destiné à établir une distinction avec les pouvoirs que pourra exercer la commission des chemins de fer ? Il me paraît y avoir quelque chose d'un peu illogique dans tout ceci ; dans tous les cas nous devrions savoir quand les tarifs seront établis par la commission des chemins de fer et quand par l'Exécutif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons suivi sous ce rapport la rédaction de l'ancienne loi, et je suis porté à croire qu'avant que le bill actuel soit finalement adopté, nous devrons le modifier de manière à ce qu'il soit en harmonie avec les dispositions de l'acte concernant la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Je remarque que l'on a employé dans toutes ces résolutions l'expression " Gouverneur en conseil ". Dans certains cas, il est certain que c'est la bonne expression, mais dans d'autres il pourrait être nécessaire de faire un amendement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se peut qu'en suivant la rédaction de l'ancien acte, nous n'ayons pas apporté les changements requis par l'adoption de la loi actuelle. Mais avant que le bill soit voté, je verrai à ce que cette question soit étudiée.

M. R. L. BORDEN : Il est un point important qui se rattache aux conditions que l'on a l'intention d'insérer dans le contrat, qui excéderont ou remplaceront les pouvoirs conférés à la commission des chemins de fer.

Il me semble que ces conditions sont parfaitement couvertes par les dispositions de l'Acte des chemins de fer voté cette année. Je ne dis pas que l'on a tort de les insérer

également dans le présent bill, mais il faut voir à ce que la langage dont on se sert quand il s'agit des droits de circulation des arrangement concernant le trafic, etc., soient absolument conformes aux dispositions de l'Acte des chemins de fer. Et comme cette dernière loi a été modifiée sous certains rapport, et que le bill actuel est basé sur l'ancienne loi, il se peut que sa rédaction ne soit pas absolument en harmonie avec la loi actuelle.

Le PREMIER MINISTRE : Je reconnais que les termes employés doivent correspondre exactement avec ceux qui sont contenus dans l'Acte des chemins de fer, à moins que nous trouvions quelque chose à ajouter. Dans le cas actuel, on admettra peut-être que, tout en pouvant nous servir des mêmes dispositions de cette loi, il est quelquefois avantageux d'en faire une question à régler entre les parties au contrat. C'est, jusqu'à un certain point, une question de contrat, d'après les dispositions du statut. Cependant, il peut être avantageux dans certains cas de les faire reconnaître par la compagnie en les insérant dans le contrat, car cette dernière se trouve alors dans l'impossibilité de les contester. Il faut nécessairement que les expressions employées dans le bill soit conformes à celles de l'Acte des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Une compagnie peut avoir des successeurs, mais je n'avais jamais entendu parler qu'elle pouvait avoir des représentants, comme cela est indiqué dans cet article. Un acte adopté durant cette session ne contient-il pas une disposition concernant certaines questions mentionnées dans cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit là d'une question à régler entre le gouvernement et la compagnie, car elle consiste à savoir si cette dernière consentira à nous faire certaines concessions dans toutes les transactions que nous pourrons avoir avec elle relativement à la question des transports. Je ne crois pas que ce point soit couvert par l'Acte des chemins de fer. Mais la chose vaut la peine de s'en assurer.

Article 8.

8. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un desdits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation ainsi que ses recettes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cet article est couvert par les dispositions de l'Acte des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Aurait-on quelque objection à adopter un amendement—article additionnel—permettant à l'auditeur général d'examiner les livres de la compagnie au cours de la construction ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'y vois pas d'inconvénient.

M. SPROULE : Il y a le cas du pont, dans lequel l'auditeur général a déclaré que ce pont n'avait pas coûté le montant réclamé, ce qui a économisé à l'Etat une somme considérable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien n'est plus facile pour l'auditeur général que de se procurer tous les renseignements nécessaires. Il a eu recours aux service de spécialistes dans le cas en question, et la loi permet à l'auditeur général de se procurer sans aucune difficulté tous les renseignements qu'il désire obtenir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il peut obtenir tous les renseignements qu'il juge nécessaires. Je crois qu'après tout l'auditeur général constitue une loi à lui seul.

M. SPROULE : Je ne crois pas me tromper en disant que le gouvernement ne lui ayant pas accordé l'aide dont il avait besoin pour s'assurer de coût du pont, il a pris lui-même les mesures nécessaires à cette fin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il existait une différence entre le ministre des Chemins de fer et l'auditeur général, mais je ne crois pas que dans le cas actuel ce fonctionnaire ait éprouvé la moindre difficulté à se procurer tous les renseignements utiles.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que le département était disposé à payer une subvention pour le pont basée sur le coût exortant réclamé par la compagnie, et que sans l'intervention de l'auditeur général, qui refusa de payer et fit une enquête à ce sujet, cette subvention aurait été payée et que le revenu consolidé se serait trouvé réduit illégalement d'autant?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais qu'il existait un différend entre le département des Chemins de fer et l'auditeur général, mais je ne me rappelle pas tous les faits.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit pas là d'un pouvoir dont un fonctionnaire public soit censé devoir abuser. Il ne peut y avoir de mal à le lui accorder, et il peut se présenter des cas dans lesquels il est dans l'intérêt du pays de le faire. Je crois que des pouvoirs analogues à ceux que je demande en ce moment sont contenus dans l'acte concernant le chemin de fer transcontinental.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'auditeur général manifestait le désir de prendre connaissance des livres de la compagnie dans le but de se renseigner sur une réclamation, je suis bien convaincu que le ministre des Chemins de fer et Canaux serait tenu de l'autoriser à le faire ; et c'est certainement ce qu'il ferait. Il ne s'est jamais présenté de cas de cette nature à ma con-

naissance. Cet article permet au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à toute autre personne qu'il pourra nommer, de faire l'examen des livres. Si l'auditeur général disait que les renseignements qu'il possède le mettent dans la nécessité de demander que quelqu'un soit nommé pour faire l'examen des livres, je suis bien convaincu que n'importe quel ministre des Chemins de fer autoriserait cette personne à le représenter à cette fin. Je ne crois pas l'amendement nécessaire.

M. CLANCY : Je crois avoir fait remarquer au cours de la présente session que l'auditeur général avait proposé quelque chose de cette nature et que le ministre, sans indiquer de qui il s'agissait, avait adopté une manière de voir toute différente, et il est certain que dans de telles circonstances aucun examen des livres ne serait possible. Il serait bon d'énoncer bien clairement qu'il est du devoir de l'auditeur général de faire telle demande, et du devoir du ministre de l'accorder.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis partager la manière de voir de l'honorable député sur cette question. Je considère que c'est le ministre qui est responsable dans toutes ces questions et non l'auditeur général. Au point de vue purement théorique je diffère d'opinion avec lui ; mais au point de vue pratique il n'y a pas de différence entre nous deux, car il ne se présente pas de difficulté de cette nature. Je ne crois pas que l'auditeur général se plaigne de ne pas pouvoir obtenir les renseignements dont il a besoin. Tout le monde sait qu'il se rend compte de tout. Pour ma part, je suis bien convaincu qu'il obtient tous les renseignements dont il a besoin.

M. CLANCY : Ce n'est pas la première fois que je diffère d'opinion avec l'honorable ministre sur ce qui constitue la responsabilité ministérielle. Cette responsabilité ne va pas jusqu'à réparer le mal une fois qu'il est fait, ou que des pertes sont encourues par le public par la faute de quelque employé public. Je crois avoir déjà fait remarquer que la responsabilité ministérielle n'était pas suffisante pour obtenir le remboursement dans tous les cas. Le meilleur moyen de règler la question est de se prémunir contre les pertes au moyen d'une loi et par l'entremise d'un fonctionnaire dont le devoir consiste à s'occuper de ces choses.

Il ne suffit pas de dire que le ministre est responsable. Il serait aussi bon de dire que chaque ministre est responsable de ses propres actes, et que la nécessité d'un auditeur n'existe plus. Le ministre a le droit de dire, je suis responsable de cela, et je ne crois pas qu'un fonctionnaire puisse intervenir. D'un autre côté, je considère qu'il est à propos d'avoir un fonctionnaire chargé spécialement d'exercer une surveillance absolue sur ces dépenses.

M. FIELDING.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le président, avant que vous fassiez rapport de ces résolutions, je dois faire remarquer au comité qu'il s'est glissé une erreur relativement à un de ces item accordant une subvention à un chemin de fer de la Colombie Anglaise, et que par une résolution particulière nous demandons à ajouter à cet item quarante milles de chemin de fer. La question a été discuté ,mais il faut corriger l'erreur, et pour en arriver à ce résultat, il va nous falloir commencer par rapporter ces résolutions ; je demanderai alors la permission que le comité puisse siéger de nouveau. Il s'agit de l'item concernant le chemin de fer central de la Kootanie.

Les résolutions sont rapportées, lues une première et une deuxième fois et adoptées.

CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA KOOTANIE—SUBVENTIONS.

Sur motion du ministre des Finances la Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Résolu,—Que l'Exécutif pourra en sus de la longueur de voie ferrée à être subventionnée par l'item 66 des résolutions concernant les subventions de chemins de fer actuellement soumises à cette Chambre, accorder une autre subvention à la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay pour la ligne de chemin de fer mentionnée dans ledit item, n'excédant pas 80 milles, faisant une longueur totale de pas plus de 186 milles, au lieu de 106 milles (correction d'une erreur de copiste).

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est pour corriger l'erreur que j'ai signalée il y a un instant. Comme la question a été discutée à fond, je propose que cette résolution soit immédiatement adoptée.

La résolution est adoptée, rapportée, lue une première et une deuxième fois et votée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission de soumettre à la Chambre le bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

La motion est adoptée et le bill est lu une première foi.

ACTE DES CHEMINS DE FER—AMENDEMENTS DU SENAT.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT informe la Chambre qu'il a reçu un message du Sénat au sujet des amendements faits au bill (n° 21) concernant les chemins de fer :

Mardi, le 20 octobre 1903.

Résolu,—Qu'un message soit porté à la Chambre des communes par l'un des maîtres en chancellerie, pour informer cette Chambre que le Sénat acquiesce aux amendements faits par la Chambre des communes à l'amendement n° 51 du Sénat au bill (n° 21) intitulé : " Acte ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer " ; et que le Sénat ne persiste pas dans ses amendements numéros 6,

33, 45, 46 et 60 audit bill; mais qu'il persiste dans ses amendements numéros 2, 3 et 4 pour la raison que les articles 5, 6 et 7 dudit bill constitueraient une atteinte aux droits provinciaux et municipaux, que les amendements du Sénat tendent à réduire au minimum, tout en donnant à la commission juridiction sur les choses essentielles à la bonne exécution des objets énoncés dans les articles primitifs 5, 6 et 7 dudit bill.

Le Sénat persiste aussi dans son amendement n° 11 pour la raison que dans tous les tribunaux il devrait y avoir appel sur les points de droit. Cet appel est également dans l'intérêt des individus et de la compagnie, d'autant qu'il ne pourrait être obtenu qu'avec la permission de la commission ou de deux juges de la cour ayant juridiction en appel.

Le Sénat persiste dans son amendement n° 31 parce que l'article, dans sa teneur première, comporte une atteinte aux droits municipaux.

Le Sénat persiste aussi dans son amendement n° 40 parce qu'il peut se présenter des cas où la convention serait juste et équitable pour l'employé ; mais comme alternative des mots que l'amendement propose d'insérer, le Sénat suggère l'insertion de ce qui suit : "à moins que cette convention ne soit conforme à la législation de la province où elle a lieu et ne soit autorisé par la commission."

Le Sénat persiste aussi dans son amendement n° 70 pour les raisons données dans les objections aux numéros 2, 3, 4.

Certifié.

SAM'L E. St O. CHAPLEAU,
Greffier du Sénat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Qu'un comité spécial composé des honorables sir Wilfrid Laurier, sir William Mulock, MM. Fielding, Fitzpatrick et Blair, soit nommé pour rédiger les raisons à donner à une conférence avec le Sénat pour désapprouver certains amendements faits par le Sénat au bill (n° 21) Acte ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer.

M. SPROULE : Je suppose que le gouvernement tient à ce que ce comité ne soit composé que de membres du Conseil privé, afin de lui donner plus de poids. Je remarque que tous les membres de ce comité font partie du Conseil privé, à l'exception de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. R. L. BORDEN : Il fait partie du Conseil privé.

Le MINISTRE RES FINANCES : Je proposerais d'ajouter le nom de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Personne ne peut y avoir d'objection.

M. SPROULE : Pour ma part, je ne m'y oppose pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien involontairement que le nom de l'honorable député (M. Barker) a été oublié.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est moi qui suis responsable de l'erreur. J'ai préparé la résolution à la hâte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le chef de la gauche était disposé à faire partie de ce comité, nous serions heureux d'obtenir son concours.

M. R. L. BORDEN : J'accepterai avec plaisir, si je puis être utile à quelque chose. Mais comme il s'agit d'une mesure ministérielle, il se peut que les précédents demandent que les membres de cette Chambre soient représentés par les membres du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question ne prête pas à discussion, et je serais heureux que la Chambre me permettrait de proposer d'ajouter le nom du chef de la gauche et celui de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker).

La motion, telle que modifiée, est adoptée.

DOCUMENTS RE PONT DE QUEBEC.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission de déposer sur le bureau de la Chambre certains documents concernant le pont de Québec. Ces documents sont imprimés et seront distribués immédiatement.

COMMISSION CONCERNANT LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir si le gouvernement a obtenu des renseignements officiels sur la nature de la décision qui aurait paraît-il été rendue concernant la frontière de l'Alaska ? Dans le cas où il en aurait obtenu, j'aimerais à connaître la nature de cette décision, quels sont ceux des commissaires qui ont différé d'opinion avec leurs collègues, et si quelques-uns des commissaires britanniques ont fait connaître au gouvernement les raisons qui les ont porté à différer d'opinion avec la majorité des membres de ce tribunal. Je voudrais aussi savoir si la correspondance et les documents concernant cette affaire vont être déposés sans retard sur le bureau de la Chambre. Afin de rafraîchir la mémoire de mon honorable ami le premier ministre, je me permettrai de lui rappeler ce qu'il a dit le 5 mars 1902, au cours de la discussion qui a eu lieu sur la motion proposée par mon honorable ami (M. Monk) à l'effet que certains documents se rapportant au traité Clayton-Bulwer soient déposés sur le bureau de la Chambre. Il s'est exprimé comme suit :

Que mon honorable ami me permette de lui rappeler, relativement à la modification du traité, un fait bien connu : c'est que les représentations que le gouvernement canadien s'est permis de faire en différentes circonstances au sujet du traité Bulwer-Clayton n'avaient d'autre but que d'obtenir que la question de la frontière de l'Alaska fît l'objet de négociations communes, de concert avec celle du Nicaragua. Nous avons donc fait des représentations dans ce sens, et bien qu'une de ces questions soit ré-

glée, l'autre n'est pas encore vidée, mais elle est en très bon train, etles négociations sont encore pendantes. L'honorable député le comprend donc, il nous serait impossible de rien soumettre à la Chambre de la correspondance relative au traité Clayton-Bulwer, sauf en ce qui touche la question de la frontière de l'Alaska, et quant à ces derniers documents, nous ne saurions les déposer sur le bureau, sans donner, du coup, publicité aux négociations qui se poursuivent encore actuellement au sujet de la frontière de l'Alaska.

J'aborde une autre partie de l'argumentation de l'honorable député. Abstraction faite de la question de savoir si, oui ou non, les négociations au sujet de la frontière de l'Alaska sont encore pendantes, nous devrions, prétend-il, soumettre à la Chambre le texte des représentations qui se sont échangées de cabinet à cabinet. L'honorable député le comprend, nous ne saurions soumettre à la Chambre cette correspondance, sans déposer en même temps sur le bureau les protocoles échangés, ainsi que les propositions et les contre-propositions formulées jusqu'aujourd'hui à ce sujet. L'honorable député a fait allusion au fait que la haute-commission mixte qui a siégé à Québec et à Washington, s'est ajournée indéfiniment, et, ajoute-t-il, il ne faudrait pas attendre, pour soumettre cette correspondance au parlement, la reprise des délibérations de la commission. Pour calmer les inquiétudes de mon honorable ami, je lui rappellerai un fait qu'il connaît sans doute, puisqu'il y a déjà deux ans que les documents ont été déposés sur le bureau : c'est que la question de la frontière de l'Alaska n'est plus du domaine de la commission, mais qu'elle a été renvoyéepar les commissaires eux-mêmes au gouvernement anglais et à celui des Etats-Unis, les deux intéressés. Depuis cette époque, c'est-à-dire, depuis février 1899, les négociations se sont poursuivies entre les deux gouvernements. Il s'est échangé des protocoles, il a été soumis des propositions et des contre-propositions : bref, la question a été délibérée et elle est encore sur le bureau.

Je crois avoir compris que ces paroles de l'honorable chef de la droite se rapportaient à la question de la délimitation de la frontière de l'Alaska. Il disait encore :

L'argument formulé par l'honorable député n'est donc pas applicable ici, et pour une raison fort évidente: c'est qu'il nous serait impossible de déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre, sans lui soumettre les termes mêmes des propositions et des contre-propositions qui ont été formulées. Je ne puis divulguer ces secrets aujourd'hui; mais il est facile de s'imaginer ce qui s'est passé. On peut bien supposer qu'il s'est échangé entre les deux puissances certaines propositions qui ont été soumises au gouvernement canadien, et que celuici a fait ses observations à qui de droit sur ces propositions, auxquelles il a soit donné soit refusé son acquiescement.

L'honorable premer ministre se servait de ce langage pour faire comprendre à la Chambre que des négociations étaient pendantes, que des protocoles ainsi que des propositions et des contre-propositions avaient été échangées, et qu'une volumineuse correspondance existait à ce sujet qu'il ne croyait pas convenable de déposer sur le bureau de la Chambre ou que ces négotiations étaient encore pendantes. Or, ces négotiations sont terminées, et si la décision est maintenant rendue, il n'existe plus de raison pour empêcher le gouvernement de déposer sans retard cette correspondance sur le bureau de la Chambre, et cela plus particulièrement parce que nous en sommes rendus, je l'espère bien, aux derniers jours de la sesson. Le 25 mars dernier, voici ce que disait l'honorable premier ministre en réponse à une question que j'avais posée :

Je regrette d'avoir à ajouter qu'en ce moment, le gouvernement n'est pas encore en mesure de faire le dépôt de la correspondance échangée au sujet de cette question. Tous les documents sont prêts, et j'espère qu'à brève échéance, ils seront déposés sur le bureau de la Chambre. Tout ce que je puis dire, c'est que si la correspondance en question n'est pas encore sur le bureau, ce n'est nullement pas la faute des autorités de ce côté-ci de l'Atlantique. Nous espérons toutefois, qu'à bref délai, toute la correspondance échangée au sujet de l'élaboration du traité lui-même et du choix des commissaires, sera mise sous les yeux du parlement. Nous espérons, en outre, que toute la correspondance échangée entre les deux gouvernements, depuis l'ajournement de la haute commission, en 1899, sera déposée sur le bureau de la Chambre, et cela à brève échéance.

Comme il y a maintenant près de sept mois que l'honorable premier ministre a fait cette promesse, il est peut-être en état de la remplir aujourd'hui. En présence de ce qui vient d'avoir lieu, il est très important que la Chambre puisse prendre connaissance des documents auxquels l'honorable chef de la droite fait allusion dans cette partie de son discours que je viens de citer. Comme il déclare que cette correspondance est toute prête, je suppose qu'il n'aura pas d'objection à la déposer demain sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : La seule réponse que je puis faire aux nombreuses questions de mon honorable ami, c'est que tous les renseignements que je possède en ce moment se résument à un télégramme reçu de M. Sifton, que je ferai connaître demain à la Chambre. Il me dit dans ce télégramme que la décision est rendue, et il m'en fait connaître brièvement la teneur.

M. R. L. BORDEN : Que dit-il au sujet de la divergence d'opinion survenue entre les membres de la commission et de la déclaration des commissaires canadiens ?

Le PREMIER MINISTRE : Le seul renseignement que je possède à ce sujet, c'est que nos commissaires ont différé d'oponion avec leurs collègues. Quant à la correspondance qui a fini par amener le traité, le gouvernement n'a pas d'objection à la déposer sur le bureau de la Chambre. Je ne puis dire d'une manière positive que je serai en état de le faire demain, mais j'espère pouvoir y réussir avant la fin de la session.

M. R. L. BORDEN : Il s'est déjà écoulé plusieurs mois depuis le jour où mon honorable ami nous a dit qu'il espérait pouvoir

déposer cette correspondance sur le bureau de la Chambre sans retard. J'espère qu'il va trouver moyen de la déposer sur le bureau de la Chambre assez vite pour que nous ayons le temps d'en prendre connaissance et peut-être même de la discuter avant la fin de la session. L'honorable premier ministre voudrait-il nous dire également quelles sont les questions que nous serons appelées à discuter demain ?

Le PREMIER MINISTRE : J'espère pouvoir disposer de toutes les mesures qui restent encore sur l'ordre du jour. Nous proposerons d'abord que la Chambre se forme en comité des subsides, ce qui permettra à l'honorable député de Pictou (M. Bell) de soumettre la motion qu'il aurait, paraît-il, l'intention de proposer.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 21 octobre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures.

PONT DE QUEBEC.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme en comité, demain, pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient d'approuver, ratifier et confirmer le contrat passé le 19 octobre 1903, entre la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, représentée par l'honorable Simon Napoléon Parent, président de ladite compagnie, et Sa Majesté le Roi, représenté par l'honorable William Stevens Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, et dont copie est annexée aux présentes:

Contrat passé ce dix-neuvième jour d'octobre en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois.

Entre

La Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, corporation légalement constituée sous l'empire des lois du Canada, ayant son principal siège d'affaires dans ladite cité de Québec, représentée aux présentes par l'hon rable Simon Napoléon Parent, président, régulièrement et spécialement autorisé pour les fins des présentes par une résolution passée à une assemblée du bureau des directeurs de ladite compagnie le premier jour d'octobre 1903, dont copie est annexée à l'original des présentes et est signée par les parties aux présentes, afin de l'identifier (ci-après appelée la compagnie), d'une part ;

Et Sa Majesté le Roi Edouard Sept, traitant pour le Canada et représenté aux présentes par l'honorable William Stevens Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux du Canada (ci-après appelé le gouvernement), d'autre part ;

Considérant que la compagnie a été dûment autorisée par différents actes du parlement du Canada à établir, construire, maintenir, exploiter, administrer et employer un pont de chemin de fer et les abords nécessaires sur le fleuve Saint-Laurent à ou près la cité de Québec, ainsi qu'à établir, construire et exploiter les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) Commençant à ou près le terminus nord du pont de la compagnie à un endroit situé dans la paroisse de Sainte-Foye, dans le comté de Québec, de là dans une direction est en suivant la ligne générale du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la cité de Québec ;

(b) Commençant à un point situé à ou près le terminus sud dudit pont, dans le comté de Lévis, jusqu'à un endroit situé à ou près l'intersection du chemin de fer du Grand Tronc avec le chemin de fer Intercolonial à la courbe de la Chaudière, dans le comté de Lévis, ou jusqu'à quelque endroit sur le chemin de fer du Grand Tronc, ou sur le chemin de fer Intercolonial près de ce point d'intersection ;

Et considérant que c'est l'intention de la compagnie de pourvoir au moyen de la construction de ce pont ainsi qu'au moyen de ces divers travaux au transport du trafic d'un côté à l'autre du fleuve Saint-Laurent à ou pèrs la cité de Québec, ainsi que d'établir des raccordements et autres facilités pour l'échange du trafic par les chemins de fer qui sont ou pourront être construits plus tard près de ce pont, tant sur le côté nord que sur le côté sud du fleuve, et qui voudront en faire usage ;

En considérant que la compagnie a été dûment organisée et a émis pour deux cent mille piastres ($200,000) de son capital social autorisé de un million de piastres ($1,000,000), sur lesquelles actions les actionnaires ont versé la somme de $65,585.70 ;

Et considérant que le gouvernement de la province de Québec a accordé une subvention au montant de deux cent cinquante mille piastres ($250,000) afin d'aider à la construction de ces ouvrages, et qu'elle en a payé le montant entier ;

Et considérant que la municipalité de la cité de Québec a accordé une subvention au montant de trois cent mille piastres ($300,000) afin d'aider à la construction de ces ouvrages et qu'elle en a payé le montant entier ;

Et considérant que le gouvernement a accordé une subvention d'un montant n'excédant pas un million de piastres ($1,000,000) pour la construction de ce pont et qu'il a payé à la compagnie à compte de cette subvention la somme de trois cent soixante-quatorze mille, trois cent cinquante-trois piastres ($374,353) ;

Et considérant que la substructure et les abords dudit pont ont été complétés, et qu'on a construit une partie de la superstructure ;

Et considérant que la compagnie a jusqu'à présent dépensé pour ces ouvrages la somme de $914,862, et qu'elle doit pour ces mêmes ouvrages une somme de $779,550, y compris des bons à la valeur du pair de 472,000 sur lesquels a été réalisée la somme de $233,279 ;

Et considérant que la somme nécessaire pour compléter ledit pont et lesdites lignes de chemin de fer ainsi que pour pourvoir à l'installation de raccordements et autres facilités nécessaires, et pour solder le montant de la dette actuelle susmentionnée de la compagnie, est estimée à la somme de 6,866,882 ;

Et considérant que la compagnie ne peut poursuivre l'exécution desdits ouvrages si elle ne reçoit d'autre aide de la part du gouvernement, qu'elle a sollicité cette aide du gouvernement et que le gouvernement a consenti à l'accorder de la manière et forme et suivant les termes et conditions ci-après énumérés et déclarés ;

Ce contrat fait foi que, conformément à ladite convention et moyennant les conditions y énoncées, ladite compagnie et le gouvernement s'engagent, promettent et conviennent mutuellement comme suit, savoir :

1. Dans les présentes l'expression "entreprise" signifiera et comprendra ledit pont et ses abords, lesdites lignes de chemins de fer et les termini et autres facilités devant être construits comme susdit.

L'expression "la compagnie" signifiera et comprendra ladite compagnie ainsi que ses successeurs et ayants-droit, et l'expression "le gouvernement" signifiera et comprendra ledit gouvernement ainsi que Sa Majesté le Roi Edouard Sept, ses héritiers et seccesseurs.

2. La compagnie abandonne et se désiste de toute réclamation qu'elle peut avoir contre le gouvernement pour toute balance, non encore payée, de ladite subvention de $1,000,000 ainsi octroyée par le gouvernement comme susdit, et aussi tous droits ou réclamations contre le gouvernement autres que ceux ci-après énoncés et expressément déclarés.

3. La compagnie prendra sans délai des arrangements avec les souscripteurs actuels du capital-actions de la compagnie afin que lesdits souscripteurs remettent ces actions à la compagnie, et en leur lieu et place, acceptant des actions libérées pour le montant par eux payé sur leurs parts, la compagnie devant les dégager de toute responsabilité ultérieure à l'égard des actions ainsi remises.

4. La compagnie fournira des souscriptions pour des actions additionnelles au montant de $200,000, lesquelles seront émises à un prix non inférieur au pair et devront être immédiatement payées en entier, les produits devant être appliqués en premier lieu au paiement de l'escompte sur les obligations émises par la compagnie comme susdit, savoir : la somme de $188,721.

5. Alors et aussitôt que la compagnie aura complété tous les arrangements mentionnés dans les deux articles qui précèdent, et que les produits de ladite émission de $200,000 d'actions auront été payés en entier à la compagnie, la compagnie sera libre d'émettre des obligations, débentures ou autres valeurs, tel que prévu ci-après, à un montant n'excédant pas $6,678,200.

6. Lesdites obligations, débentures ou autres valeurs seront émises par la compagnie sur son crédit et sur la garantie de ses entreprises et propriétés et sur les franchises, taxes, loyers et revenus de ce chef, et constitueront la première charge sur iceux, et seront garanties par une hypothèque ainsi qu'il est ci-après prévu. Elles seront payables dans cinquante années de leur date et porteront intérêt au taux de 3 pour 100 par année, payable semi-annuellement et seront émises ainsi que ci-après prescrit. Le produit de ces valeurs sera appliqué au paiement de la balance des obligations et dettes de la compagnie, y compris toutes obligations ou hypothèques émises à leur égard, et auxquelles il n'est pas ici pourvu autrement, à la construction et à l'achèvement de l'entreprise et à l'acquisition du droit de passage et autres terrains que la compagnie est autorisée à acquérir ou exproprier pour les fins de l'entreprise et au paiement des dommages causés aux terrains en raison de ladite construction.

7. Le gouvernement garantira le paiement du capital et de l'intérêt des obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à un montant n'excédant pas $6,678,200. Lesdites obligations, débentures ou autres valeurs seront émises de façon à pourvoir autant que possible à des paiements mensuels à la compagnie, et elles seront émises, ou le produit en sera payé à la compagnie selon l'avancement de la construction, à la satisfaction du gouvernement, et par sommes que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat ou tout autre fonctionnaire que le gouvernement pourra nommer, certifiera être nécessaires.

Sir WILFRID LAURIER.

8. Le genre des valeurs à être garanties et leur forme et dénomination, ainsi que le temps et le mode de leur émission et le mode et la manière dont s'effectueront les garanties seront assujétis à l'approbation de l'Exécutif.

9. L'hypothèque garantissant ces valeurs sera faite en faveur d'un fidéicommissaire ou de fidéicommissaires approuvés par l'Exécutif, et la forme et les termes de l'hypothèque seront sujets à la même approbation.

10. Tous deniers payés par le gouvernement aux termes de ladite garantie seront réputés être payés en satisfaction de la responsabilité du gouvernement, mais non pas en satisfaction de la responsabilité de la compagnie à l'égard de ces obligations ou de l'hypothèque les garantissant ; et les deniers ainsi payés seront réputés comme étant encore garantis par lesdites valeurs et hypothèque, et le gouvernement sera subrogé en tous les droits des détenteurs de valeurs dont l'intérêt ou le principal aura été servi par le gouvernement; et à l'égard des deniers ainsi payés, le gouvernement sera sous tous rapports dans la position des détenteurs d'obligations à l'égard desquelles il y a eu défaut de paiement jusqu'à concurrence du montant des deniers payés par le gouvernement.

11. La compagnie ne créera ni n'émettra aucunes actions, parts, obligations ou intérêts dans la compagnie ou son entreprise autres que ceux auxquels il est pourvu dans et par les présentes.

12. Les plans et devis pour tous les travaux de l'entreprise seront soumis à l'Exécutif et aprouvés par lui, avant qu'il soit procédé à leur construction.

13. Il sera procédé à la continuation des travaux de construction de ladite entreprise aussitôt que les plans en auront été soumis à l'Exécutif et approuvés par lui, et ladite entreprise ne devra pas être terminée plus tard que le premier jour de décembre 1906.

14. Lors de la mise à exécution du présent contrat, l'Exécutif aura le droit de nommer trois directeurs de la compagnie, le nombre de directeurs à être élus par les actionnaires de la compagnie, le nombre de directeurs à être élus par les actionnaires de la compagnie étant limité à huit, et les directeurs ainsi nommés et élus constitueront le bureau des directeurs de la compagnie. Les directeurs nommés par l'Exécutif ne devront pas nécessairement avoir les qualités requises dans le cas des directeurs par élection. Ils auront droit en qualité de directeurs aux mêmes honoraires ou allocations de la part de la compagnie que ceux payés ou accordés aux autres directeurs.

15. L'Exécutif fixera les taux de transport et prescrira de plus les règlements concernant l'usage de l'entreprise de façon à garantir le droit à son usage et jouissance à toutes les compagnies de chemin de fer qui pourront désirer s'y raccorder, à des conditions justes et égales, sans aucune préférence à une compagnie sur l'autre.

16. A compter du premier jour de décembre 1906, ou de la date de l'achèvement de l'entreprise, quel que soit celui qui arrivera d'abord, la compagnie paiera annuellement à l'Etat dans le but de créer un fonds d'amortissement pour le rachat de sa dette représentée par des obligations, à même le revenu net de l'entreprise, c'est-à-dire après paiement à même le revenu des frais d'exploitation et autres pour l'entretien et les réparations et pour les réfections de ladite entreprise ou d'aucune partie ou parties de cette entreprise et de l'intérêt sur la dette représentée par des obligations, une somme égale à un demi de un pour cent du montant

total de cette dette représentée par des obligations.

17. Si en aucune année ou années le revenu net de l'entreprise ne suffit pas à payer le montant nécessaire à ce fonds d'amortissement, le revenu net de toute l'année ou années subséquentes sera appliqué d'abord en réduction ou paiement de ce déficit ainsi que de l'intérêt au taux de 3 pour 100 par année.

18. La compagnie reconnaît que le gouvernement pourra exercer le droit qu'il se réserve formellement par les présentes, de s'emparer de toute l'entreprise, de l'actif des biens et immunités de la compagnie, en tout temps, sur paiement aux actionnaires du montant de leurs actions, au pair, jusqu'à concurrence de $265,-585.70, avec intérêt simple sur cette somme au taux de 5 pour 100 par année calculé au jour des versements effectués sur les actions primitives ou substituées; cet intérêt sera néanmoins accru ou diminué de la somme représentée par la somme des dividendes (s'il en est) qui seront échus ou auront été payés aux actionnaires respectifs de manière à ce qu'il ne leur soit payé que 5 pour 100 par année d'intérêt, déduction faite des sommes reçues à titre de dividendes. Le gouvernement paiera, en sus des intérêts constatés de la manière ci-dessus énoncée aux actionnaires une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions entièrement acquittées. Le droit de s'emparer de l'entreprise pourra être exercé de la part du gouvernement en tout temps après un mois d'avis donné à la compagnie, laquelle devra alors, et une fois le paiement effectué aux actionnaires ainsi qu'il est dit plus haut, céder, rendre et livrer au gouvernement tous ses droits, titres et intérêt dans l'entreprise, les immunités et tous les biens de la compagnie de quelque nature et espèces qu'ils soient, sauf paiement d'obligations de la compagnie qu'elle pourra avoir assumées avec le consentement et l'approbation du gouvernement, s'il y a lieu, pour la construction, l'exploitation et l'entretien, et sauf la dette consolidée que le gouvernement assumera dès lors et acquittera aux termes desdites obligations ou autres valeurs et de l'hypothèque qui les garantit.

19. Au cas où le gouvernement exercerait ledit droit de s'emparer de l'entreprise, de l'actif, des biens et immunités de la compagnie ainsi qu'il est dit plus haut, les stipulations contenues dans les clauses qui suivent et numérotées de 20 à 24 prendront effet et deviendront exécutoires à partir de la date de cette acquisition.

20. Pour les fins du fonds d'amortissement destiné au rachat de la dette garantie par obligations, une somme égale à celle que l'article 16 des présentes requiert que la compagnie mette de côté pour la payer au gouvernement pour les fins y exprimées, sera mise de côté chaque année par le gouvernement à même les recettes nettes de l'entreprise, c'est-à-dire, une fois l'acquittement effectué des frais encourus pour l'exploitation et les autres dépenses d'entretien, de réparations, de renouvellements, des améliorations et des additions à l'entreprise et à quelqu'une de ses parties, ainsi que des intérêts sur la dette garantie et les intérêts calculés au taux de 3 pour 100 par an sur toutes les sommes payées par le gouvernement aux termes des dispositions de la clause 18 pour l'acquisition de l'entreprise, et des intérêts au même taux sur toute autre dépense ou responsabilité encourue ou faite par le gouvernement relativement à l'entreprise.

21. Le gouvernement devra, sauf les dispositions qui suivent, payer annuellement au gouvernement de la province de Québec et à la corporation de la cité de Québec, respectivement, une proportion de la balance des recettes nettes, après provision faite pour faire face auxdites obligations, aux intérêts et aux dépenses ainsi qu'aux intérêts et aux dépenses et au montant qui doit être mis de côté pour le fonds d'amortissement tel que susdit, telle proportion devant être basée sur la somme versée ou contribuée à titre de subvention par chacune des trois parties, savoir : par le gouvernement fédéral, $374,-353, par celui de la province de Québec, $250,000, et par la cité de Québec, $300,000; lesdites sommes, à l'égard du gouvernement de la province de Québec et de la cité de Québec, ne devant pas dépasser respectivement celles de $7,500 et $9,000, soit les intérêts calculés au taux de 3 pour 100 par an sur lesdites sommes de $250,000 et $300,000.

22. Si à quelque année postérieure à l'acquisition de l'entreprise par le gouvernement, les recettes de l'entreprise ne suffisent pas à faire face aux frais et dépenses et à la provision pour le fonds d'amortissement, particulièrement expliqué dans l'article 20 des présentes, les recettes nettes de toute année subséquente, déduction faite desdits frais, intérêts et dépenses ainsi que de la somme à mettre de côté pour le fonds d'amortissement, seront appliquées à réduire ou acquitter la somme de cet excédent avant qu'il ne soit fait un tel partage des recettes nettes et qu'il n'en soit payé une part au gouvernement de la province de Québec et à la cité de Québec, respectivement, tel que prévu dans l'article précédent.

23. Si en aucun temps, et avec ou sans avis, le gouvernement paie ou fait payer au gouvernement de la province de Québec et à la cité de Québec, ou à l'un des deux, le montant de leurs subventions respectives de 250,000 et $300,000, tous paiements à faire, soit à l'égard du capital ou du revenu, aux termes des prescriptions précédentes audit gouvernement de la province de Québec ou à la cité de Québec, respectivement, seront, à compter de cette date, périmés et devront cesser.

24. Nonobstant ce que contenu dans les cinq articles qui précèdent, l'entreprise, l'actif, les propriétés et immunités de la compagnie seront et resteront en aucun temps la propriété absolue du gouvernement, et le gouvernement aura seul et exclusivement le droit de contrôle et d'administration.

25. Le présent contrat n'aura force ou effet qu'après avoir été approuvé, ratifié et confirmé par le parlement du Canada.

En foi de quoi lesdites parties ont apposé aux présentes leurs seing et sceau, à la date susmentionnée.

(Signé) W. S. FIELDING.
S. N. PARENT.

Signé, scellé et délivré en présence de
O. E. Taschereau.

La motion est adoptée.

COMMISSION DE LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

Le PREMIER MINISTRE : Avant l'appel des ordres du jours je communiquerai à la Chambre un télégramme que j'ai reçu aujourd'hui de M. Sifton au sujetde la décision rendue par la commission chargée de délimiter la frontière de lAlaska. Voici ce télégramme :

Londres, 20 octobre 1903.

Laurier,
Ottawa.

Décision signée aujourd'hui par juge en chef et commissaires Root, Lodge et Turner, majo-

rité faisant loi en vertu du traité. Ligne commence au cap Muzon, s'étend directement jusqu'à entrée sud du chenal entre île de Galles et île Sitkland, et de là vers le nord entre les dites îles, jusqu'au chenal de Portland ; suit le milieu du chenal de Portland et en atteint la tête ; puis passe dans les monttgnes, de sommet en sommet, à une distance générale de vingt à trente milles de l'eau de marée. Vis-à-vis la baie Thomas la ligne s'arrête, et de là jusqu'à un point situé à environ quinze milles au nord de la tête du chenal Taku, elle reste incertaine ; puis elle suit les sommets des montagnes à peu près dans la direction du nord-ouest, jusqu'à la Passe Blanche, puis les sommets de la Passe Blanche et de la Passe de Chilcoot, et encore les sommets des montagnes jusqu'au mont Fairweather, et passe non loin du poste de police situé près de la rivière Klehini. Dans ce cas, la ligne sera de huit à vingt milles au nord de la frontière provisoire, s'étendra à une courte distance au nord de Fairweather et assez directement jusqu'en arrière de la baie de Yakuta, et de là jusqu'au mont St-Elie, en allant de sommet en sommet et en suivant une route indirecte. Carte contenant indications suivra demain.

(Signé) Sifton.

Ce télégramme ne contient pas beaucoup de renseignements sur la frontière déterminée par la décision de la commission. Mais j'ai ici deux cartes qui intéresseront peut-être la Chambre et qui font voir ce qu'est la frontière. L'une contient la description du chenal de Portland, et l'autre, celle de la frontière qui vient d'être déterminée. Je dépose ces cartes sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il existe, au sujet de la frontière de l'Alaska certains documents que l'on peut déposer, et d'autres qu'il est difficile de nous communiquer dès à présent. Je demanderai donc au premier ministre de déposer ceux-là maintenant, et les autres aussitôt que possible. Ainsi il pourrait peut-être, cet avant-midi même, nous mettre en possession d'un certain nombre de ces documents.

USAGE DES SACS DE POSTE.

M. R. L. BORDEN : Avant l'appel des ordres du jour je signalerai à votre attention un autre point qui alimente nos discussions depuis deux ou trois jours ; je veux parler de l'usage des chambres et des couloirs de cet édfice par les députés. Si avancée qui soit la session je crois désirable qu'on nous dise à quoi ces chambres doivent servir. Cette question m'intéresse particulièrement parce que c'est avec beaucoup de difficulté que je puis expédier la besogne qui m'incombe de temps à autre, vû le peu d'espace que l'on a mis à ma disposition.

Je croyais que nous pouvions nous servir ds couloirs, mais ce qui s'est passé récemment me porte à croire qu'il nous est défendu de nous servir même de ceux qui font face aux petites pièces qu'on met à notre disposition. Il importe beaucoup que nous sachions au juste à quel usage ces chambres sont destinées et quelle autorité vous entendez exercer au sujet de l'introduction des documents dans cette chambre par les députés.

Je crois savoir que ce matin même vous avez fait sortir de l'enceinte de la chambre des paquets qu'on y avait apportés pour les entasser dans la pièce n° 6 au grand désagrément des députés et sous prétexte qu'il était impossible de les déposer ailleurs, faute d'espace. Dans les circonstances il importe donc au plus haut point que nous sachions à quel usage les différentes pièces de cet édifice sont destinées et ce qu'en peuvent faire les membres du parlement.

Au cours de la session précédente et de la session actuelle, j'ai vu en as, vis-à-vis du bureau de téléphone, une salle qui ne paraît pas avoir de destination particulière, à l'exception de l'usage qu'en ont fait les membres de la droite pour y préparer l'expédition de journaux et de brochures pendant la session dernière. J'ai vu cela de mes propres yeux. Je sais de quelle manière on s'est servi d'autres pièces de cet édifice pour le même objet. Pendant que les choses se passaient ainsi, on a empilé dans les corridors les sacs contenant des discours et d'autres documents que les membres de la gauche désiraient communiquer au public, mais ce n'était pas dans les corridors vis-à-vis les chambres occupés par les membres de la droite ; c'était près des chambres dont se servent habituellement les députés de l'opposition. On en voyait vis-à-vis de ma chambre, vis-à-vis de celle de l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Taylor) le whip du parti libéral-conservateur, vis-à-vis de la chambre n° 6.

Pendant des semaines personne n'a trouvé à redire, et j'ignorais tout à fait que ces colis incommodaient les honorables députés. Si les membres de la gauche m'en avaient fait la remarque, j'aurais été heureux d'en entasser une partie dans mon propre bureau, malgré son exiguité et l'encombrement qui y règne déjà. Je suis sûr que l'honorable député de Leeds et Grenville aurait été prêt à en faire autant, malgré le manque d'espace et de confort de la pièce qu'il occupe. Je suis convaincu que tous les membres de ce côté-ci de la Chambre auraient été prêts à évacuer la salle n° 6 pour qu'on pût y loger les colis, plutôt que de causer des ennuis à leurs collègues et en particulier à l'honorable directeur général des Postes, en les déposant dans les corridors.

Voilà une question réglée ; mais il en reste une autre, à savoir s'il appartient à l'Orateur de cette Chambre ou à un des ministres de faire enlever de l'intérieur de cet édifice des colis qui ont été envoyés ici à l'adresse d'un membre du parlement. Or, d'ici à ce que je sois mieux renseigné, je ne saurais reconnaître votre autorité, ni l'autorité de qui que ce soit occupant ce fauteuil—car ces remarques ne s'adressent pas à votre personne—de disposer de cette façon des docu-

ments envoyés à un membre de la Chambre des communes.

Je reconnais pleinement votre droit de veiller au maintien de l'ordre dans les corridors, et je viens de dire que je ferai transporter ces colis dans ma propre Chambre ou dans les pièces, si peu nombreuses qu'elles soient, laissées à la disposition des membres de la gauche, dans le cas où quelques-uns des députés auraient objection à ce qu'on les laisse dans les corridors. En même temps je voudrais connaître la destination actuelle d'autres pièces de cet édifice. Autant que je sache il y en a qui sont inoccupées et on pourrait s'en servir à cette intention. Il n'est pas digne d'un ministre de la couronne de susciter des embarras aux membres de l'opposition lorsqu'ils veulent envoyer des écrits politiques à leurs amis. Ce jeu ne conviendrait pas même à un simple député, et je suis heureux de constater que personne, à quelques exceptions près, n'a soulevé une question pareille. Ce rôle mesquin a été réservé à un ministre de la Couronne, qui aspire, dit-on, à la position de chef du grand parti libéral dans ce pays, et que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment.

Un grand nombre de pièces de cet édifice sont réservées à l'usage des membres de la Chambre dans la partie affectée à la Chambre des communes, et si on cherche à susciter des difficultés à ce propos, nous serons justifiables de nous renseigner sur le point de savoir si on s'en sert de la manière la plus sage possible. Certains fonctionnaires ont des chambres à coucher dans cet édifice, et si l'encombrement est tel qu'on ne peut pas même nous trouver un local pour y préparer l'envoi de nos écrits politiques, ce qui se fait de part et d'autre dans les deux partis, il serait peut-être à propos de nous enquérir si nous ne pourrions pas, pour la bonne conduite des affaires du pays, changer la destination actuelle des pièces qu'on a converties en logements.

Ce n'est pas que je me plains d'être trop à l'étroit moi-même. Je me suis contenté de faire comme de coutume, c'est-à-dire de m'entretenir dans les corridors avec les personnes qui venaient me parler, la chambre dont j'avais l'usage étant trop petite et trop encombrée. Lorsque je voulais avoir un entretien privé avec quelqu'un dans mon bureau, il m'a souvent fallu envoyer mon secrétaire dans le corridor, où il faisait le pied de grue pendant une heure, ou même une heure et demie en négligeant son ouvrage qui pressait. J'ai enduré tout cela sans rien dire ; mais si le directeur général des Postes veut soulever une tempête dans un verre d'eau à propos de quelques colis empilés vis-à-vis de mon bureau et de celui du whip conservateur-libéral, il est grandement temps, M. l'Orateur, que vous nous rendiez compte de l'affectation actuelle de chaque pièce de cet édifice et que vous examiniez s'il ne serait pas possible de procurer un peu plus d'espace et de confort aux députés de cette Chambre qui ont à remplir des devoirs importants.

On a vu entasser dans les corridors des sacs, qui attendent là depuis le 25 septembre l'expédition par la poste, et le service postal de ce pays ne peut pas en disposer ni en prendre soin. L'encombrement des corridors, s'il y a eu encombrement, est causé en grande partie par l'insuffisance du service des postes ; on n'a pas pu arriver à enlever les objets de correspondance à mesure qu'ils étaient prêts pour l'expédition. Il faut croire que c'était une impossibilité. L'honorable député de Victoria a laissé entendre qu'on a fait plutôt preuve de mauvaise volonté. C'est bien ma conviction intime, mais je me tais sur ce point. Nous sommes au 21 octobre, et certains sacs, qui étaient prêts dès le 25 septembre, sont encore là au dire de ceux qui en ont soin. Il n'y en avait pas énormément. Qu'on me permette de faire remarquer que les discours de l'honorable premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et de l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) sur la question du transcontinental qui ont été envoyés par la poste, formaient un tas autrement considérable que les sacs empilés dans les corridors de la Chambre. Tout le monde sait qu'un grand nombre de ces discours ont été expédiés.

Une autre question à laquelle je prie le gouvernement de répondre est celle-ci : Le gouvernement est-il prêt à déclarer qu'on ne s'est pas servi de certains bureaux publics, situés soit dans les ministères ou dans des locaux loués par l'Etat aux frais du public, pendant la session actuelle ou la session précédente, pour distribuer des écrits électoraux? J'ignore si l'honorable premier ministre est prêt ou non à donner sa réponse. Je me contente de lui dire que, s'il veut ordonner une enquête, je me crois en état de mettre au jour certains faits qu'il ignore probablement ; si quelqu'un a abusé de ses immunités, l'honorable premier ministre s'apercevra qu'on a commis des irrégularités plus grandes que l'empilement de quelques colis dans les corridors du parlement. Il me semblait opportun, M. l'Orateur, d'appeler votre attention sur ce point ; loin de moi l'intention de manquer de courtoisie envers vous, mais il me semble que vous n'avez ni le droit ni le pouvoir, même dans le poste éminent que vous occupez, d'ordonner que les objets adressés par des membres de la Chambre des communes soient enlevés des édifices ou des terrains de la Chambre des communes et ne soient pas transmis à leurs destinataires. Je vous ai communiqué les faits venus à ma connaissance. J'ignore jusqu'à quel point ces renseignements sont exacts, mais j'ai jugé qu'il était à propos d'y appeler votre attention. Je serais heureux d'apprendre que j'ai été mal renseigné. Tout en parlant comme je l'ai fait, je me plais à reconnaître votre droit de maintenir le bon ordre dans cette Chambre et dans les corridors. J'aimerais à savoir également pour-

quoi les objets dont j'ai parlé séjournent si longtemps dans les corridors. Depuis plusieurs semaines ils étaient prêts à être envoyés par la poste et on ne les envoie pas. Enfin je voudrais savoir quel usage on fait des salles qui sont actuellement à la disposition des membres de la Chambre des communes, et je désirerais m'informer si on ne pourrait pas disposer d'un local quelconque au rez-de-chaussée de cet édifice, d'autant plus qu'il y a des pièces qui ne sont pas affectées au service de la Chambre. Comme j'ai probablement dépassé le temps pendant lequel il est permis de parler sur les ordres du jour, je termine mes remarques en proposant que la Chambre lève maintenant sa séance.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. R. L .Borden) vient de présenter une motion de petite envergure et il l'a accompagnée de commentaires malheureux et peu dignes de lui. Les membres de cette Chambre ne peuvent se soustraire à certains inconvénients. Cela est regrettable, mais c'est un mal qui n'a pas de remède. Il est malheureux que chaque député n'ait pas assez d'espace ici pour faire son travail avec aisance. Il est à regretter que le chef de l'opposition soit si à l'étroit, et sur ce point toutes mes sympathies lui sont acquises. J'ai logé à la même enseigne avant lui et je ne me suis jamais plaint. Le même appartement a été occupé un jour par un homme qui était au moins mon égal et le sien—M. Blake, et M. Blake n'a jamais laissé entendre la moindre plainte. J'ai occupé assez longtemps le même local pour savoir qu'il est très exigu et offre beaucoup d'inconvénients. Mais les pièces dont je dispose actuellement ne sont guère plus vastes. Il me semble qu'il y a des affaires qui méritent beaucoup plus l'attention de la Chambre que celles-là. On parle d'une enquête. L'honorable chef de l'opposition manque de sérieux quand il demande au gouvernement d'ordonner une enquête pour savoir à quoi servent certaines pièces du rez-de-chaussée de cet édifice.

M. R. L. BORDEN : Je demande pardon à l'honorable premier ministre. Je n'ai pas demandé d'enquête. J'ai dit qu'on mettrait au jour des irrégularités plus grandes commises dans certains départements si on faisait une enquête.

Le PREMIER MINISTRE : J'accepte la rectification. Elle ne va guère plus loin que l'allégation que je viens de faire. A cette période avancée de la session, le temps est trop précieux pour que nous fassions une enquête de ce genre. Si à l'ouverture de la prochaine session on juge à propos de faire une répartition convenable des pièces qui sont à notre disposition, j'ai la certitude que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) et M. l'Orateur, qui sont chargés de régler ces détails, seront on ne peut plus heureux de donner à chaque député le plus de confort possible. Ce qui a donné lieu à ce malentendu c'est qu'on a appelé l'attention de la Chambre sur un état de choses anormal. Il est bien vrai que depuis un grand nombre d'années—on pourrait dire depuis l'existence du parlement—les députés des deux partis ont eu l'habitude d'expédier à leurs commettants des écrits de propagande en faveur de leur politique respective ; cet usage se continuera indubitablement tant que le parlement existera, mais ce procédé a pris des proportions insolites depuis quelques années, à tel point qu'il est devenu un abus, pour ne pas dire une violation de la loi. Tout cet embarras a été causé par un certain publiciste de Montréal qui jouit des faveurs du service des Postes, auquel on confie les sacs pour l'expédition de ses journaux, et qui, au lieu de les utiliser à cette fin, s'en sert pour répandre à profusion les écrits de propagande du parti conservateur. Puisque mon honorable ami a amené cette question devant la Chambre, voyons ce qui est arrivé. Pour permettre à l'opposition de distribuer ses écrits électoraux non pas à ses propres frais, mais aux frais du pays, on s'est arrangé comme suit : l'éditeur Montréalais en question fait faire l'impression des écrits préparés probablement dans cette Chambre même, par un certain journal de Montréal, qui les expédie ici au whip du parti ; il ne les envoie pas lui-même aux véritables destinataires, c'est le whip qui les réexpédie d'ici. C'est ainsi qu'on abuse du service des Postes de Sa Majesté, non pas une fois, mais deux fois. Ces écrits, préparés à Ottawa selon toutes les probabilités, sont imprimés à Montréal, envoyés à la Chambre des communes à Ottawa, d'où ils sont répandus dans tout le pays. Voilà ce qui s'appelle abuser des privilèges de cette Chambre, abuser du service des Postes. L'éditeur du journal était dans son droit lorsqu'il s'est servi des sacs pour le service de son propre journal, mais en se servant des sacs pour répandre les écrits de propagande du parti conservateur, à la grande incommodité des membres de cette Chambre et des autres journaux du Canada, il a fait un usage répréhensible des sacs mis à la disposition. J'ai appris que l'on a donné des ordres pour faire disparaître ces sacs des corridors où ils gênaient la circulation et pouvaient causer des ennuis aux députés. Si on n'a rien fait de plus, je me demande en vain en quoi, M. l'Orateur, vous avez enfreint les règles de la Chambre. Je me demande en vain ce qui pouvait porter mon honorable ami (M. Borden) à employer le langage sério-comique dont il s'est servi en attirant sur cette affaire l'attention de la Chambre.

M. A. C. BELL (Pictou) : J'ai été surpris d'entendre l'honorable premier ministre se servir d'un langage aussi sévère à l'adresse de notre chef, après que celui-ci avait fait preuve de la plus grande modération. Le chef de l'opposition n'a pas prononcé un seul

mot blessant ; il s'est seulement levé pour revendiquer ses droits et ceux de ses partisans. Le premier ministre a fait entendre que cette question était trop insignifiante pour qu'elle valût la peine de servir de prétexte à une motion d'ajournement. Le chef du ministère s'imagine peut-être que l'opposition n'a qu'à subir complaisamment, sinon avec reconnaissance, toutes les avanies qu'il plaira aux fonctionnaires de la Chambre ou des ministères de leur infliger, probablement d'après les instructions qu'ils ont eux-mêmes reçues. A mon sens c'était un acte de mesquinerie de la part de quelques membres du cabinet dont l'honorable ministre est le chef. Celui-ci nous a dit que des hommes éminents—et il s'en faut de beaucoup qu'il soit le moindre de cette catégorie—ont occupé le même local dont se sert le chef de la gauche. Ce dernier ne s'est pas plaint de l'exiguité du local qui lui est réservé, mais il s'est cru obligé d'appeler l'attention du cabinet sur les inconvénients qui résultaient pour lui de l'application rigoureuse des règlements concernant la destination de certaines parties de cet édifice. Le chef de l'opposition a supporté sans se plaindre les inconvénients dont il souffre.

Je ferai remarquer, M. l'Orateur, que la fgranchise postale n'est nullement une faveur que nous recevons du gouvernement ou de ceux qui l'appuient. C'est un droit, et nous entendons l'exercer dans toute sa plénitude. Ce droit a été entamé par la directeur général des Postes actuel, lequel, à mon sens, remplit ses fonctions d'une manière très inefficace. Voilà un ministre qui, avec toutes les ressources de son organisation, avec les facilités illimitées qu'il possède de se procurer de l'aide et du matériel, est incapable de faire passer par le bureau de poste d'Ottawa plus de quarante à cinquante sacs par jour. De ce côté-ci de la Chambre nous n'avons pas eu de peine à trouver trois ou quatre jeunes gens, qui, sans le moindre apprentissage, ont réussi à disposer d'une centaine de ces sacs dans une seule pournée, pendant que le directeur général des Postes, qui est en même tmeps ministre du Travail, réussit si mal que son personnel tout entier ne peut pas venir à bout de quarante à cinquante sacs d'objets de correspondance dans le même espace de temps. Mais nous serions une opposition vraiment extraordinaire si nous endurions un pareil traitement. Même si nous avons encombré plus ou moins les corridors, cela n'a pas été au point d'empêcher le directeur général des Postes de passer sans encombre, malgré sa stature colossale. C'est dépasser les bornes que de laisser traîner ici durant un mois ces sacs remplis d'objets de correspondance. Si le directeur général des Postes ne réussit pas mieux à gérer les affaires de son ministère qu'à faire expédier à temps les objets en question, je me crois obligé de conseiller au premier ministre de faire des démarches pour lui trouver un remplaçant, et je suis parfaitement certain qu'il n'aura pas de peine à trouver un directeur général des Postes en état de disposer à temps de tous les envois des membres de la Chambre des communes. On m'a rapporté qu'un seul journal de Montréal, le "Star" par exemple, a expédié de deux à trois mille sacs semblables à ceux qui se trouvent dans les corridors. Voilà ce que peut faire un établissement privé dans le cours ordinaire des choses, tandis qu'à Ottawa, où la besogne se fait sous les yeux mêmes du directeur général des Postes, celui-ci ne peut pas faire expédier les colis avec célérité voulue. Il est vraiment honteux pour le directeur général des Postes de donner l'occasion de l'accuser en face de n'être pas à la hauteur de sa position, comme le prouvent les objets préparés, adressés et parafés par les membres de l'opposition, objets qui ont traîné des semaines avant leur expédition. Il est extraordinaire que le directeur général des Postes ait été incapable d'expédier ces objets d'Ottawa et n'ait pas pu procurer les sacs nécessaires aux journaux de Montréal. C'est une position insoutenable dans laquelle aucun homme sensé ne voudrait se mettre. Je prétends que le directeur général des Postes est un homme de peu de jugement, lorsque sa réputation est en jeu, puisqu'il croit s'immortaliser en annonçant au pays que son personnel ne peut pas disposer de cette quantité d'objets de correspondance. Si le directeur général des Postes avait donné les ordres nécessaires pour faire expédier les sacs, il y a beau temps qu'il n'en resterait plus un seul dans les corridors.

Un homme de moyenne capacité aurait pu disposer des 1,700 à 1,800 sacs qui sont arrivés ici dans un mois—ce qui fait environ 60 par jour—et il en reste encore 700 qui attendent l'expédition.

Nous étions sous l'impression que le service des postes était organisé pour recevoir du public et faire parvenir à destination les objets déposés régulièrement aux bureaux de poste. Il faut croire que nous nous sommes trompés ; dans certains cas il ne sert qu'à retarder et à empêcher la livraison des objets confiés aux bureaux de poste. Le service des postes est un monopole de l'Etat, qui seul a le droit de transporter et de remettre aux destinataires les objets confiés à ce service ; il nous est impossible de nous adresser à d'autres pour distribuer ces objets. Par conséquent, nous avons le droit comme citoyens canadiens et comme membres du parlement, d'exiger que tous les objets que nous confions au directeur général des Postes, ou à un des fonctionnaires de son ministère, soient expédiés promptement et d'une manière satisfaisante pour nous—pas pour lui, mais pour nous. Nous comprenons parfaitement son opinion sur ce sujet. Nous connaissons ses droits et les nôtres ; nous connaissons aussi ses devoirs et nous allons insister pour qu'il les remplisse. Si lui-même, ou tout autre que lui, s'évertue à priver de leurs droits les membres de cette Chambre, il doit s'attendre à

ce qu'ils revendiquent leurs droits et rien de moins. Toute cette affaire est une mesquinerie. Comme je me souviens de la manière de faire du directeur général des Postes lorsqu'il était dans l'opposition, je n'ai pas été trop surpris de le voir agir aujourd'hui en cet esprit étroit, insensé et ridicule. Mais je n'ai jamais été plus surpris de ma vie que lorsque j'ai vu que le premier ministre du Canada se disposait à appuyer le directeur général des Postes dépourvu de jugement dans sa folle entreprise. Si le directeur général des Postes tient à ce qu'on sache dans tout le Canada et à l'étranger qu'il est incapable de disposer de 1,800 sacs remplis de trois à quatre cents imprimés d'un maniement facile, ressemblant à des journaux—s'il est disposé à faire connaître partout qu'il n'est pas en état de diriger son ministère de manière à ce qu'on puisse rendre à destination ces objets en trente jours, il a le droit d'en agir ainsi. Non seulement son nom passera à la postérité comme l'initiateur des timbres-poste avec la devise convenant au plus vaste empire du monde, mais son nom restera célèbre par son insuccès comme directeur général des Postes. Voilà la situation dans laquelle il s'est mis, voilà le pilori où il restera cloué tant qu'il occupera un siège dans cette Chambre. Il s'est donné tout ce mal pour créer des embarras et des ennuis aux membres de l'opposition dans l'exercice de leur droit de franchise postale. Si l'honorable ministre veut continuer ce jeu, il pourra lui en cuire. Parce que le directeur général des Postes ne peut ou ne veut pas permettre à son personnel à Ottawa de recevoir des objets de correspondance par quantités très raisonnables, soit environ 30,000 imprimés par jour, et préfère les laisser s'accumuler dans cet édifice plutôt que de les faire enlever à mesure, est-ce une raison de donner instructions aux fonctionnaires de cette Chambre de prévenir les membres de l'opposition qu'il ne leur est pas permis de se servir des corridors pour y déposer ces objets ? Ce n'est pas la faute de l'opposition s'ils sont là, c'est la faute du directeur général des Postes. Nous avons un bureau de poste à la Chambre des communes, établi et maintenu pour l'usage de ses membres, et il doit être aménagé de manière à répondre à sa destination. Il doit être assez spacieux pour recevoir tous les objets que nous y déposons. Si cela n'est pas possible, le directeur général des Postes doit trouver d'autres accommodements ; s'il ne le peut pas en s'acdrssant ailleurs, il est responsable du retard dans l'envoi des objets déposés dans les corridors, et c'est lui qui mérite d'être blâmé par l'Orateur pour les laisser à cet endroit, ce n'est pas nous. Nous ne tenons pas du tout à ce qu'ils restent là ; au contraire, nous désirons qu'ils soient expédiés au plus tôt et nous n'avons pas ménagé nos démarches dans ce sens, mais nous n'avons pas réussi à cause de l'impuissance et de la mauvaise volonté du directeur général des Postes.

M. BELL.

Cet état de choses est intolérable et il faut que le premier ministre sache que l'opposition n'entend pas se laisser morigéner sur le ton qu'il a pris ce matin. Libre au premier ministre d'attacher peu d'importance à ce sujet ; si cela lui fait plaisir il peut le trouver insignifiant, mais nous devons lui faire comprendre que nous ne tolérerons pas un tel empiètement sur les droits du citoyen britannique. L'empiètement sur les droits de la Chambre des communes ou sur les droits des représentants du peuple, les moyens tracassiers pour les empêcher d'exercer leurs droits et de remplir leurs devoirs, voilà ce que nous n'endurerons pas, et nous tenons à ce que la séance ne soit levée que lorsque cette question aura été décidée convenablement. Nous voulons que nos droits soient bien compris et clairement définis ; nous voulons les exercer jusqu'à la moindre parcelle, et nous n'avons aucune faveur à demander. Nous avons le droit d'envoyer notre correspondance franc de port et nous voulons en user. Si le directeur général des Postes ne peut pas diriger le service des postes de manière à répondre à tous les besoins, nous demandons que le chef du cabinet le remplace par un autre. En sa qualité de premier ministre il doit veiller à l'accomplissement de ce service et c'est lui qui est responsable si le ministre qui a le portefeuille des Postes n'est pas en état de s'acquitter des devoirs qui lui incombent.

J'appelle l'attention du premier ministre sur un autre point. Ce n'est pas une question d'un caractère passager ; elle s'applique à tous les temps et intéresse tous ceux qui occuperont au Canada les sièges de l'opposition. Si nous avons des droits, nous devons les exercer. Si on avait refusé ce droit au premier ministre lorsqu'il siégeait à gauche, j'ai une trop haute opinion de lui pour croire qu'il n'aurait pas protesté. Nous avons nos droits et nous ne voulons pas qu'on y porte atteinte ; nous revendiquons ces droits autant pour nos successeurs que pour nous-mêmes, en voyant que le directeur général des Postes cherche à nous susciter des embarras, mais tout ce qu'il pourra faire sera de nous causer quelques ennuis de courte durée. C'est une question de privilège et de droit, et nous parlons pour ceux qui occuperont plus tard les sièges de l'opposition. Nous avons nos droits et nous sommes décidés à les affirmer, non seulement pour nous-mêmes, mais pour ceux qui voudront les faire valoir dans l'avenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) : Je regrette de n'avoir pas été présent en cette Chambre au commencement de cette discussion. Cette absence m'empêchera peut-être de répondre à quelques-unes des remarques auxquelles ce débat a donné lieu. Toutefois, j'ai eu l'honneur d'écouter l'honorable député de Pictou (M. Bell), qui, dans cette circonstance s'est écarté de la modération et de la dignité qui caractérisent habituellement ses dis-

cours. Je regrette que dans cette occasion, il n'ait pas montré la même réserve, et qu'il se soit servi, comme tous ceux qui ont une mauvaise cause à défendre, d'un langage plutôt violent et déplacé ; je ne m'arrêterai pas aux attaques contre ma personne ni à la question de savoir si l'administration générale du ministère des Postes donne satisaction au public ; je laisse à décider cette question par le peuple lui-même. Je vais tout droit aux faits de la cause sans essayer de les éluder ni de les cacher. Le droit à l'affranchissement des objets de correspondance n'est pour rien dans cette affaire, bien qu'il y ait lieu de s'en occuper à l'occasion de ce qui s'est passé. Veuillez me permettre de dire franchement et exactement comment ces faits sont venus à ma connaissance et dans quelles circonstances la situation a atteint son caractère d'acuïté actuelle. Samedi dernier je reçus d'un des principaux éditeurs de Montréal—pas de l'éditeur du "Star," mais d'un autre journal important de cette ville—une plainte exposant que son établissement n'avait pas reçu, comme c'était la coutume, les sacs nécessaires pour transporter les journaux à la poste. Je ferai remarquer que l'administration des Postes, pour la commodité des éditeurs de journaux, a inauguré la pratique de mettre de temps en temps à leur disposition, par l'intermédiaire des bureaux de poste, des sacs en nombre suffisant pour y mettre les journaux qui doivent être transportés aux bureaux de poste.

M. HUGHES (Victoria) : Cela n'est-il pas en vue, non d'aider les éditeurs de journaux, mais d'exempter aux employés de la poste l'ouvrage d'assortir les journaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les deux en retirent probablement des avantages, car de cette façon les éditeurs peuvent envoyer leurs journaux au bureau de poste à la dernière minute avant le départ des trains, ce qui est pour eux un grand avantage. Si, cependant, ainsi que l'honorable député de Victoria semble le dire, il n'y a pas là d'avantages pour les journaux, je ne comprends pas quels griefs le Star peut avoir. Mais revenons à nos moutons. Samedi dernier j'ai reçu la lettre dont j'ai parlé. Je n'avais aucune idée alors qu'une difficulté de ce genre pourrait surgir. On avait appelé mon attention sur l'accumulation des sacs de malle dans les corridors de la Chambre, et dans une conversation particulière j'avais exprimé mon opinion.

M. CLARKE : Un peu vivement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; mais c'était une simple conversation avec un des principaux membres de l'opposition, et j'avais oublié la chose lorsque j'ai reçu la lettre dont j'ai parlé. Désirant que l'expédition des malles se fît rapidement, et que l'on ne pût pas se plaindre, soit ici, soit à Montréal, que les éditeurs de journaux manquaient de sacs, je me suis enquis aussitôt de la cause des embarras qu'on éprouvait. J'appris alors que le Star, de Montréal s'était procuré au bureau de poste de cette ville un nombre extraordinaire de sacs de poste, et s'en était servi, non pour le service pour lequel on les lui avait donnés, savoir, le transport des journaux à la gare du chemin de fer, mais pour envoyer cette littérature au whip de l'opposition à Ottawa, par le bureau de poste de Montréal, et le service général de la poste à Montréal en souffrait. J'ai aussitôt fait demander au bureau de poste des Communes pourquoi on n'avait pas expédié immédiatement cette littérature afin de vider ces sacs. On m'a fait réponse que le maître de poste à Ottawa avait refusé d'en recevoir davantage au bureau de poste de la ville. Toutes les malles de la Chambre des communes sont envoyées d'abord au bureau de poste de la ville d'où elles sont expédiées dans tout le pays en la manière ordinaire. Lorsque j'appris que le directeur de poste de la ville refusait de recevoir d'autres sacs parce qu'il n'avait pas de place pour les loger, j'ai cru que c'était mon devoir d'aller personnellement visiter ce bureau pour voir si la raison était valable. J'ai été absolument convaincu. On m'a fait voir les masses de sacs accumulés qui encombraient l'hôtel des postes, et c'est pour ne pas faire souffrir le service régulier que le directeur de la poste à Ottawa a refusé de recevoir d'autres sacs de cette littérature. On m'a fait visiter l'étage inférieur où on avait jeté des centaines de sacs remplis de cette littérature, que l'on ne pouvait expédier, faute de wagons-poste.

M. CLARKE : Qui avait jeté ces sacs dans la cave ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On les avait envoyés de la Chambre des communes à l'hôtel des postes d'Ottawa.

M. BELL : N'est-ce pas ce qui se fait toujours ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement, c'est ce qui se fait toujours.

M. BELL : Pourquoi alors dites-vous qu'on les a jetés?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce que l'expression peint exactement ce qui a été fait. Je raconte les faits. Le directeur de poste à Ottawa ou plutôt son assistant m'a montré ensuite un nombre considérable de sacs entassés dans l'entrée, en me disant qu'il ne pouvait plus trouver de place à l'intérieur, et me montrant—puis-je me servir du mot "monuments".

Quelques DEPUTES : Dites "montagnes."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Me montrant cette montagne de sacs il me déclara qu'il ne pouvait plus en recevoir un seul autre, et que le service régulier

de la poste en souffrait. Je continuai alors mon enquête.

M. GOURLEY : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement.

M. GOURLEY : Je veux lui demander s'il a réprimandé ce subordonné qui s'est permis de méconnaître les droits des membres du parlement? Le ministre aurait dû le destituer immédiatement au lieu de souffrir son impudence.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas de quel employé l'honorable député veut parler. Le directeur d'Ottawa m'a dit qu'on expédiait de son bureau autant de sacs que les trains pouvaient emporter. Je me suis adressé ensuite à un autre employé.

M. CLARKE : Qui était-ce?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le contrôleur du service de la malle sur les trains de chemin de fer. J'ai demandé pourquoi il n'expédiait pas ces sacs, et il m'a répondu : La plus grande partie de ces sacs sont pour Ontario. Il y en a une petite partie pour l'ouest, mais il n'y a que quatre trains par jour qui quittent Ottawa pour l'ouest. Il m'a fait remarquer que l'espace réservé aux malles dans chaque wagon était très limité ; il y a un compartiment pour les messageries, un pour le bagage, et celui pour les malles qui était encombré.

L'honorable M. HAGGART : Sur les quatre trains ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : L'avez-vous cru ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai cru et je le crois encore.

M. R. L. BORDEN : L'honorable directeur général des Postes peut-il expliquer comment il se fait que cette matière postale puisse arriver ici si rapidement et en repartir si lentement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle est venue ici par la poste, par l'express, par les trains de marchandises et de tout autre manière que l'on a pu trouver. Mais on ne peut l'expédier d'Ottawa à pleins wagons ; il ne faut pas en envoyer plus à la fois qu'on ne peut en assortir à bord du train. M. Armstrong, le contrôleur du service des chemins de fer m'a dit que le service régulier ne permettait pas l'expédition de plus de dix sacs supplémentaires par train. Mon honorable ami de Pictou (M. Bell) a dit que cela ne faisait que quarante sacs par jour. Là n'est pas la question. On ne peut pas mettre tous les employés de la poste à un seul ouvrage, et je crois que le service régulier, la correspondance générale, commerciale et autre ne peuvent pas être retardées. Mais que l'on soit de cet avis ou non, M. Armstrong m'a dit qu'il lui était impossible d'expédier d'Ottawa plus de dix sacs par train en sus du service ordinaire, et l'on devrait accepter l'opinion de M. Armstrong, car ca n'est pas moi qui l'ai nommé. C'est un ancien employé nommé par le parti conservateur, mais c'est un employé fidèle et je l'ai promu à cette position de confiance.

M. CLANCY : Le service est très mal fait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les wagons dont on se sert dans le moment sont les plus grands que nous pouvons nous procurer. Je ne les ai ni construits ni fait construire. Ce sont des wagons construits il y a plusieurs années. Si les honorables députés de la gauche disent que nous devons ajouter d'autres trains pour envoyer cette littérature, c'est une autre question.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais poser une question à l'honorable ministre, s'il me le permet. On m'a dit qu'un des grands établissements de journaux à Montréal expédiait trois mille sacs par semaine. Le directeur général des Postes remarquera, suivant ce qu'a dit mon honorable ami de Pictou, que c'est deux fois plus que la quantité totale de sacs qui a causé cet encombrement. Est-il vrai qu'un seul journal de Montréal expédie 3,000 sacs par semaine ?

M. CLARKE : Qui passent par les malles——

M. R. L. BORDEN : Certainement, et s'il en est ainsi comment se fait-il que l'expédition de 60 ou 70 sacs par semaine arrête tout le service ici ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais pas tous les détails de l'expédition des malles, mais j'expliquais que lorsque les employés des postes sont obligés d'assortir la matière postale à bord du train, cela diffère complètement du mode d'expédition d'un journal, qui envoie des milliers de sacs par semaine, par la poste, par les trains de marchandises, par l'express, par bateaux, et de toute manière; car ces sacs de journaux sont expédiés de Montréal de plusieurs manières. C'est bien différent du service régulier des quatre trains qui quittent Ottawa tous les jours pour l'ouest. La situation se résume donc à ceci : il n'est pas possible avec les moyens que nous avons à notre disposition d'expédier d'Ottawa, pendant la session, plus de quarante sacs par jour en sus de la quantité ordinaire. La Chambre sait que pendant la session il s'expédie d'Ottawa une beaucoup plus grande quantité de matières postales qu'en d'autres temps à cause du privilège

de franchise dont les députés jouissent pendant les sessions.

M. R. L. BORDEN : L'honorable directeur général des Postes a dit : 40 sacs dans un cas et dix dans un autre. Voudrait-il expliquer cette différence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je répétais ce que M. Armstrong m'avait dit. Il m'a dit que l'espace dans chaque wagon-poste ne permettait pas d'expédier plus de dix sacs additionnels dans chaque wagon, ce qui fait, à un wagon par train et quatre trains par jour, une moyenne de 40 sacs par jour. J'ai demandé à M. Armstrong de faire tout ce qu'il était possible de faire, et je prie mes honorables amis de croire que j'ai insisté fortement. Je m'adresse particulièrement à mon honorable ami de Pictou, à l'estime duquel je tiens beaucoup. Je regrette qu'il ait parlé comme il l'a fait, il y a quelques instants. Je suis sûr qu'il ne connaissait pas les faits, mais, sans intention sans doute, il m'a traité injustement.

Je ne lui demande pas de retracter ce qu'il peut avoir dit dans un moment d'oubli. Je lui concède ainsi qu'à ses honorables amis le droit de tirer le meilleur parti possible d'une mauvaise cause. Mais je ne considère cette question qu'au point de vue administratif, et je répète que M. Armstrong m'a dit qu'il faudrait près de 60 jours pour expédier cette matière postale additionnelle dans les conditions actuelles. Conséquemment si, ainsi que mon honorable ami le dit, la Chambre ne proroge pas tant que cette matière postale n'aura pas été toute expédiée, nous pourrions aussi bien ajourner la session jusqu'après les vacances de Noël. L'honorable député de Pictou (M. Bell) m'a accusé d'avoir agi d'une façon autocratique en refusant des sacs au Star de Montréal. Que mon honorable ami veuille croire que je ne pouvais faire autrement. Lorsque j'ai donné l'ordre de ne pas livrer à ce journal d'autres sacs tant qu'il ne nous aurait pas remis les 1830 sacs qu'il avait en sa possession, je n'agissais ainsi que parce que le département des Postes ne pouvait plus fournir aux éditeurs de journaux les sacs dont ils avaient besoin, simplement parce que le Star, de Montréal en avait obtenu un aussi grand nombre. Le sous-ministre a essayé de toutes les manières possibles de résoudre la difficulté ; il a télégraphié à Winnipeg et à d'autres endroits pour faire revenir les sacs dont on ne se servait pas, afin de faire face à la demande à Montréal.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'approvisionnement de sacs à Montréal?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'approvisionnement pour les journaux n'est pas le même que pour les autres matières postales. Il y a des sacs de toutes grandeurs ; nous avons les sacs pour les lettres qui sont plus petits, les sacs à l'épreuve de l'eau, les sacs pour la malle anglaise et les grands sacs pour les journaux.

M. R. L. BORDEN : Combien de sacs votre sous-ministre a-t-il pu recueillir?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous en avons eu 200 à Winnipeg. Le service régulier à la poste de cette ville a été gêné outre mesure par les centaines de sacs de littérature tory qui prenaient toute la place.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce qu'il n'y avait pas déjà un encombrement sérieux à l'hôtel des postes de Winnipeg plusieurs mois avant la distribution de cette littérature libérale-conservatrice ? N'est-il pas vrai que les députés de cette région se sont plaints que leur matière postale était retenue à ce bureau de poste faute d'espace, longtemps avant l'expédition de cette littérature?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La grande prospérité dont jouit le pays a fait que les affaires à Winnipeg sont dans un état très florissant, et l'hôtel des postes, dis-je, vu l'influence bienfaisante de l'administration actuelle sur les affaires du pays, est maintenant trop petit pour les besoins de l'ouest. C'est un état de choses regrettable en lui-même, mais qu'on ne doit pas regretter si l'on considère la cause qui l'a produit.

Les fonctionnaires du ministère des Postes ont fait tout leur possible pour trouver l'espace nécessaire. Mais les affaires sont si prospères dans cette ville qu'il est impossible de trouver à louer une maison convenable pour cet objet. Conséquemment le service des malles à Winnipeg est surchargé jusqu'à son extrême limite, et on peut dire la même chose du commerce en général de Winnipeg qui a peine à suffire à expédier le volume considérable de trafic qui arrive dans cette ville. La main-d'œuvre est si rare que les manufacturiers et les commerçants ne peuvent suffire, faute d'aménagements, à remplir les commandes considérables qui leur arrivent. Mais pour revenir au sujet que nous discutions, j'expliquais que j'ai été dans la nécessité de refuser au Star de Montréal les sacs qu'autrement il aurait été de notre devoir de lui donner et que nous lui aurions donnés avec plaisir. Si nous ne lui avons pas donné tous les sacs qu'il nous a demandés c'est simplement parce que ce journal avait déjà en sa possession plus que sa juste part, et que cela causait des embarras ailleurs.

M. BRODER : Nest-il pas vrai que la plus grande partie de ces sacs étaient ici au bureau de poste à Ottawa et non pas en la possession du Star?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces sacs ont été envoyés ici à l'adresse du whip en chef de l'opposition, et ils sont utilisés pour le transport de cette masse de littérature, dont une partie, je regrette de le dire, est d'un caractère très incendiaire et séditieux. J'espère que l'honorable député de

Victoria-nord (M. Hughes) me prêtera son appui moral et même corporel pour m'aider à maintenir la paix dans le pays au cas où la distribution de cette littérature incendiaire causera des troubles. J'espère cependant qu'il ne sera pas nécessaire de demander à mon honorable ami de mettre sa bravoure au service de son pays comme il l'a mise au service de l'empire dans une autre occasion. Mais je reviens encore une fois au Star de Montréal. Le ministère des Postes n'a pas cru qu'il était juste de faire souffrir les autres éditeurs de journaux lorsque le Star avait en sa possession un aussi grand nombre de sacs dont il se servait dans un but non autorisé et injustifiable, et nous avons décidé de ne plus donner des sacs au Star tant qu'il n'aurait pas remis au gouvernement ceux qu'il avait obtenus, ou tant qu'il ne donnerait pas la garantie ou l'assurance—un mot seul du Star aurait suffi—qu'il n'utiliserait plus à l'avenir pour des objets de ce genre les sacs qu'on lui fournit pour l'expédition des journaux.

M. SPROULE : Comment le Star pouvait-il remettre les sacs lorsqu'ils étaient en la possesison du ministère des Postes ici?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On me dit qu'il y a des sacs dans les bureaux des compagnies de messageries et qu'il y en a en dépôt en différents endroits de la ville. Veut-on dire que ces sacs sont en la possession du gouvernement? Lorsque j'ai fait la dernière fois l'inventaire des sacs——

M. CLARKE : Nous n'avons pas beaucoup de confiance dans ces inventaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans tous les cas il est encore arrivé en ville samedi plus de 100 sacs. Je crois qu'ils sont venus par le service régulier de la poste ; puis je crois que nous en avons reçu 400 dimanche par le chemin de fer. L'honorable député de Burrard (M. MacPherson) m'a dit qu'il avait vers ce temps-là compté dans les corridors des communes 735 sacs remplis de cette littérature ; et dans le même temps je sais que plusieurs centaines de sacs de cette littérature étaient entassés dans la cave de l'hôtel des postes d'Ottawa et que les passages étaient encombrés aussi jusqu'au plafond avec 200 sacs de plus. Je ne me rappelle pas le total exact mais je crois que c'était dans les environs de 2,000 sacs.

M. CLARKE : L'honorable ministre a déjà dit que c'était 1830.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'est pas bien loin de 2,000.

M. CLARKE : C'est le chiffre que l'honorable ministre a indiqué.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit dans les environs de 2,000. Admettons que ce soit 1830. J'ai donc pensé que le Star devait renvoyer ces sacs. Hier les représentants du Star sont venus me trouver à ce sujet et je leur ai dit que je leur livrerais de nouveaux sacs immédiatement s'ils pouvaient me renvoyer ceux qu'ils avaient déjà.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à l'honorable ministre qui lui a dit que 400 sacs étaient arrivés dimanche?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est mon sous-ministre qui m'en a informé.

M. R. L. BORDEN : Je puis dire à l'honorable ministre que son renseignement est absolument inexact. Les 400 paquets dont il parle n'ont pas été envoyés ici dans des sacs, c'étaient des paquets d'enveloppes attachés séparément, et ils sont arrivés ici samedi et non pas dimanche.

Une VOIX : Combien y en avait-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne les ai pas comptés, et l'honorable député peut aller les compter lui-même. Il devait y avoir plus de 100 sacs dans ce lot-là.

M. R. L. BORDEN : Je ne parle pas de ces sacs ; je parle des 400 paquets qui n'étaient pas dans des sacs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand sont-ils arrivés?

M. R. L. BORDEN : Samedi.

M. TAYLOR : Ces paquets ne sont pas venus par la malle, ils sont venus par l'express.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ceux-là ne sont pas venus par la malle, ce qui n'empêche pas que l'hôtel des postes à Montréal a livré 1830 sacs au Star qui s'en est servi pour envoyer cette littérature.

M. TAYLOR : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je sais qu'ils ont été ainsi utilisés. Les directeurs de poste m'en ont informé.

M. CLARKE : Dans quel espace de temps?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Depuis que tout cela est commencé.

M. TAYLOR : Il y a six semaines.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux montrer comment j'ai traité la compagnie du Star, et je crois que la Chambre admettra que je l'ai traitée avec justice. J'ai déclaré hier aux représentants du Star que je continuerais à leur distribuer des sacs à mesure que ceux-ci seraient vidés et s'ils s'engageaient à ne plus commettre d'abus comme celui-là. J'ai dis que je parlerais à l'Orateur et que je lui demanderais s'il ne pourrait pas les aider à règler cette difficulté. L'Orateur a été assez bon de les recevoir et on m'informe qu'il a contribué beaucoup à conclure les arrangements qui ont été

pris. Le gérant du Star m'a dit hier soir que 100 sacs environ avaient été vidés, et qu'ils seraient renvoyés aux postes ce matin. Je lui ai dit alors que je lui donnerais une autorisation pour avoir 100 sacs des autorités postales à Montréal—ce que j'ai fait en lui remettant un télégramme—pourvu que cette quantité fût disponible, et si les autres éditeurs n'en devaient pas souffrir.

Quelques VOIX : Oh !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, si les autres éditeurs de journaux n'en devaient pas souffrir, car il n'est pas juste que l'action du Star fasse souffrir les autres. J'ai fait savoir au gérant du Star ce matin qu'à mesure qu'il renverrait les sacs nous continuerions à lui en fournir à Montréal, et cela jusqu'à ce que l'état normal des choses soit rétabli. Je crois que la compagnie du Star ne pourra pas se plaindre qu'elle a été traitée injustement. Au contraire, j'ai raison de croire qu'elle n'impute pas de blâme spécial au ministère des Postes. Je crois qu'elle sait où fixer la responsabilité.

M. CLARKE : Où?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle sait où.

M. COCHRANE : Le directeur général des Postes est le seul responsable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. La responsabilité ne repose ni sur le directeur général des Postes ni sur aucun de ses fonctionnaires. L'encombrement persiste et on ne peut y apporter remède à moins que le parlement ne veuille payer des trains spéciaux pour transporter cette matière postale à un coût énorme pour le pays. C'est une chose qui ne se sera jamais vue. L'assistant du directeur de poste d'Ottawa, lequel conduit virtuellement ce bureau, me dit que dans sa longue expérience il n'a jamais vu un état de chose semblable à celui qui existe aujourd'hui. J'ai reçu hier une lettre d'un grand fabricant d'une ville non loin d'ici, qui me dit qu'il avait l'habitude à certains temps de l'année, d'expédier par la poste de grandes quantités de circulaires pour annoncer son commerce, et que vendredi dernier lorsqu'il est allé s'informer au bureau de poste de sa localité au sujet de l'expédition de ses circulaires, le directeur du bureau de poste de cette grande ville lui fit savoir qu'il lui était arrivé sous le contreseing d'un membre de la Chambre des communes une si grande quantité de cette littérature ou d'une autre littérature dont il définissait la nature, un circulaire publiée pas l'association des manufacturiers, je crois que c'est le nom qu'il a donné, qu'il lui faudrait deux ou trois jours pour expédier cette avalanche de matières postales dont on l'avait encombré, et que tant qu'il ne l'aurait pas expédiée, il ne pourrait pas recevoir les circulaires que ce commerçant voulait envoyer par la poste. Ce n'est là qu'un exemple, qui montre qu'on ne peut pas s'attendre à ce que l'administration des postes puisse, à un moment donné, remplir une tâche aussi considérable.

M. TAYLOR : M. l'Orateur. Je regrette que lorsque mon honorable ami le chef de l'opposition s'est levé ce matin pour appeler l'attention du gouvernement sur certains griefs que lui-même et d'autres avaient——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami (M. Taylor) veut bien me le permettre, je voudrais répondre à un argument de mon honorable ami de Pictou (M. Bell). Il a fait une dissertation sur le privilège du contreseing. Il ne s'agit pas du tout de cela. Ce droit existe en vertu du statut, et personne ne peut le restreindre ou le faire disparaître. C'est tout simplement une question d'administration. Le droit de contreseing continuera à exister tant que le statut existera et tout député peut s'en prévaloir. Il n'est jamais venu à l'idée de l'administration des postes d'enlever à qui que se soit les droits qu'il possède à ce sujet. On pourrait tout au plus prétendre que l'on abuse de ce privilège.

M. COCHRANE : Qui sera le juge?

Quelques VOIX : Vous.

M. COCHRANE : J'ai autant le droit d'en être juge que le directeur général des Postes, et je veux dire à ces honorables députés qui sont toujours prêts à parler sans rime ni raison——

M. TAYLOR : Je disais, lorsque jai été interrompu par l'honorable directeur général des Postes, que je regrettais beaucoup la réponse que le chef du gouvernement (très honorable sir Wilfrid Laurier) a donnée à mon honorable ami le chef de l'opposition, lorsque celui-ci a appelé l'attention du gouvernement sur certains griefs qu'il avait ainsi que plusieurs de ses partisans. Je dis donc que je regrette que l'honorable premier ministre, au lieu de promettre de faire disparaître ces griefs, ait attaqué le Star de Montréal, et dit qu'il avait commis un abus en expédiant de la matière postale au whip de l'opposition. Mais l'honorable premier ministre n'a pas dit que le Herald de Montréal, qui reçoit de fortes subventions du gouvernement, a fait la même chose. Le Herald a imprimé des centaines de milliers de copies du discours de l'honorable premier ministre sur le Transcontinental National, et il les a expédiées par tout le pays dans les sacs de la malle.

Quelques VOIX : Non.

M. TAYLOR : Je dis "oui," je le sais. Les suppléments du Herald, de Montréal, ont été distribués par tout le pays, sous le contreseing des députés amis du gouvernement, tout comme nous avons fait nous-mêmes. Pourquoi cacher cela?

M. CLARKE : Il ne sont pas assez francs.

M. TAYLOR : Non, pas assez francs.

Quelques VOIX : Adopté.

M. TAYLOR : Je demande votre protection, M. l'Orateur. Le premier ministre n'a pas répondu à la question posée par le chef de l'opposition, lorsqu'il a demandé si vous, M. l'Orateur, agissant, on suppose, d'après les instructions du directeur général des Postes——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. TAYLOR : ——avez refusé de recevoir dans cette Chambre——

M. l'ORATEUR : Ce que l'honorable député dit n'est pas exact.

M. TAYLOR : Alors je me rétracte, mais j'ai le droit de supposer que vous n'avez agi ainsi que parce que vous avez cru agir conformément à des instructions concernant une question postale.

M. l'ORATEUR : Cette déclaration est absolument incorrecte.

M. TAYLOR : Je sais que le sergent d'armes m'a dit hier au soir——

Quelques VOIX : Rétractez-vous.

M. TAYLOR: Je me suis rétracté, et maintenant, je demande à M. l'Orateur de tranquilliser le groupe siégeant de l'autre côté de la Chambre et s'il réussit nous aurons la prorogation dans quelques jours. Le sergent d'armes a dit hier soir que l'Orateur lui avait défendu de laisser entrer dans l'édifice les paquets de littérature qui m'arrivaient par l'express. J'ai payé les frais d'express qui se sont élevés à $32.04, mais lorsque les paquets sont arrivés à la porte on n'a pas voulu les laisser entrer et on les a renvoyés à la compagnie des messageries.

Quelques VOIX : Honte.

M. TAYLOR : Qui avait donné cet ordre ? Je suis retourné au bureau des mesageries ce matin, et j'ai dit aux employés de renvoyer les paquets de nouveau, et que je les entrerais moi-même dans la Chambre si le sergent d'armes ou le messager en chef refusaient de les laisser entrer.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : Les paquets furent renvoyés à la Chambre, mais le messager en chef refusa de les laisser entrer et les fit déposer sur le pas de la porte. Je lui ai dit alors : Si vous ne faites pas venir une armée de messagers pour entrer dans la Chambre ces paquets là, vous entendrez parler de moi." Quelqu'un alors donna des ordres aux messagers, et les paquets furent entrés. Tel est le traitement auquel on nous soumet. Ainsi que tout le monde le sait je vais chez moi tous les samedis, mais samedi dernier je suis resté à Ottawa jusqu'au moment du départ du train de 7 heures parce que le chef de l'opposition était absent. Aussitôt que j'eus quitté la Chambre le directeur général des Postes a cru bon de m'attaquer et si les rapports des journaux sont exacts——

M. CLARKE : Lorsque vous avez eu le dos tourné.

M. TAYLOR : Oui, lorsque j'ai eu le dos tourné. Mais lorsqu'on m'attaque en face je sais rendre les coups. Je voulais donc appeler l'attention de la Chambre sur la conduite indigne du directeur général des Postes——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. TAYLOR : Je retire l'expression "indigne."

M. HUGHES (Victoria) : Vous n'avez que faire de la retirer, elle est justifiable.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait allusion à un débat antérieur.

M. TAYLOR : Je fais allusion à ce que l'honorable directeur a dit en mon absence, si les rapports des journaux sont exacts.

M. l'ORATEUR : Ces journaux rapportent un débat qui a eu lieu dans la Chambre, et l'honorable député ne peut parler d'un débat antérieur.

M. TAYLOR : Je puis lire ce que je trouve dans un journal comme étant une déclaration faite par le directeur général des Postes à mon égard. Voici——

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un débat antérieur.

M. HUGHES (Victoria) : Il ne fait pas allusion à un débat antérieur.

M. l'ORATEUR : Si cette manière de procéder était permise nous aurions tous les jours une répétition du débat du jour précédent.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ne parle de ce débat que pour expliquer une attaque qui a été faite contre lui.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a droit de donner une explication personnelle, mais d'après ce que je vois il veut faire un discours.

M. R. L. BORDEN : Il veut seulement donner une explication personnelle.

M. TAYLOR : Je suis attaqué par un honorable membre de cette Chambre, et j'ai le droit de lui répondre. Voici ce que les journaux font dire à l'honorable directeur général des Postes.

J'ai fait allusion—

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de donner une explication personnelle, pourvu qu'il ne fasse pas un discours.

M. TAYLOR : L'honorable directeur général des Postes a dit à mon égard certaines choses que je conteste. Voici ce qu'il a dit :

Cet encombrement provient de ce qu'on a expédié dans des sacs de poste, au whip de l'oppo-

sition, ces brochures dont j'ai parlé, afin qu'il les répande par tout le Canada. Il faut que ces sacs, propriété de la couronne, soient renvoyés sans retard au ministère des Postes, sinon, en ma qualité de ministre de la couronne, je m'en emparerai. Nous n'avons plus de sacs pour expédier les journaux du pays aux gens qui y sont abonnés ; nous en aurions assez, mais ils ne sont plus entre les mains du gouvernement, c'est un membre de cette Chambre qui les a. Qu'il nous les rende, sinon je vais recourir à la loi pour l'y contraindre. Loin de nous la moindre velléité de restreindre le privilège du contreseing. Je donne dès maintenant avis à cet honorable député que si lundi matin il ne nous a pas remis ces sacs, je verrai à m'en emparer.

* * * * * *

Si ces messieurs qui ont charge de ces sacs voulaient bien enlever le contenu et nous les rendre, la besogne du bureau de poste pourrait s'expédier. Mais je n'irai pas consacrer des milliers de dollars à l'achat de nouveaux sacs dont la confection prendrait d'ailleurs beaucoup de temps, tout simplement pour favoriser des procédés comme ceux auxquels on a eu recours et qui constituent un abus des prérogatives parlementaires. Je me demande si lorsqu'on a fait la loi permettant l'expédition franco d'imprimés à un membre du parlement à Ottawa, on pourvoyait bien à ce qu'il en fût expédié des différents endroits du pays, des tonnes et des tonnes, de pleins wagons et de pleins convois, et à ce qu'il fût loisible d'abuser de ce privilège de la manière dont on le fait maintenant ?

* * * * * *

Un député qui se trouve en possession de sacs de poste marqués comme apartenant à la couronne ou au ministère des Postes, doit les renvoyer aussitôt que possible au gouvernement, auquel ils apartiennent, et à plus forte raison lorsqu'il n'aurait pas dû les recevoir, comme c'est arrivé dans le présent cas. En faisant servir ces sacs à une autre fin que celle pour laquelle on lui en avait permis l'usage, l'éditeur de ce journal a commis un grave abus du privilège qu'on lui avait accordé et à moins qu'il ne garantisse de ne pas changer la destination de ces sacs-là, je vais lui en défendre l'usage.

Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien expliquer comment je suis venu illégitimement en possession de ces sacs, et la raison pour laquelle je les détiens illégitimement. Lorsque l'honorable directeur général des Postes apprit que j'étais parti d'Ottawa samedi soir à 7 heures, il me fit demander de revenir lundi matin, sachant bien que je ne pouvais pas revenir avant lundi après-midi à 5 heures. S'il n'avait pas su cela, il aurait envoyé un employé du gouvernement prendre possession des sacs. Mais ces sacs sont déjà en la possession du gouvernement, en la possession d'un des fonctionnaires du ministre des Postes, le directeur de la poste des Communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas un fonctionnaire du ministère des Postes.

M. TAYLOR : C'est un fonctionnaire de la Chambre agissant d'après les instructions du directeur général des Postes. Les premiers sacs sont arrivés ici le 20 septembre. A mesure qu'ils arrivaient, on les vidait, on appliquait le contreseing sur le contenu et on les déposait à la poste. Le bureau de poste les recevait, les timbrait et les renvoyait dans les corridors où il y a maintenant 300 sacs dont le contenu porte le timbre de poste et qui sont entassés depuis le bureau de poste jusqu'au bureau du télégraphe. Tous ces sacs ont passé par le bureau de poste des communes et leur contenu porte le timbre officiel ; mais le bureau de poste dé la ville, agissant en vertu d'instructions spéciales, ne veut recevoir que quarante sacs par jour, afin de retarder autant que possible la distribution de cette littérature dans le pays, tandis qu'il envoie des tonnes d'autres matières postales venant des différents ministères. Si, comme le chef de l'opposition l'a demandé ce matin, on nomme une commission, il nous sera possible de prouver que l'on envoie par les malles des masses de littératures, préparées par les serviteurs publics payés par le pays. Dans un des ministères, la semaine dernière, on pouvait compter six employés autour d'une table enveloppant le livre bleu sur le chemin de fer transcontinental et le discours de l'honorable premier ministre. On expédiait ensuite ces documents par la malle sous le contreseing d'un ministre de la Couronne, et tout cela était payé par le peuple, tandis que nous de l'opposition avons été obligés de payer $32 de frais de messagerie, parce que le directeur de la poste n'a pas voulu recevoir des sacs par le bureau de poste, comme c'était son devoir et notre droit ; on a ensuite refusé de laisser entrer dans la Chambre des colis qui nous étaient apportés par la compagnie des messageries. L'opposition n'a-t-elle pas là un grief sérieux? Et cependant lorsque nous appelons l'attention du premier ministre sur ces faits il s'en moque, et on croirait qu'il dit : " Vous, chef de l'opposition, et vous députés qui l'appuyez, n'avez aucun droit dans cette Chambre ; il vous est défendu de recevoir ici des colis apportés par la compagnie des messageries ; les fonctionnaires de la Chambre, le sergent d'armes, le messager en chef et l'Orateur vous en empêcheront. Le sergent d'armes a dit hier au soir que ces colis ne pouvaient m'êtres livrés. J'ai décidé alors qu'ils le seraient quand bien même il me faudrait passer sur le corps du sergent d'armes, du messager en chef, de l'Orateur, et par derrière eux, du directeur général des Postes. Mais tout ce monde s'est rendu, ce matin, sans coup férir, et on a donné les instructions nécessaires pour laisser entrer les paquets de littérature dans la Chambre. Maintenant la session ne finira pas tant que le directeur général des Postes ne les aura pas fait expédier par la poste, de sorte que plus vite le premier ministre et le chef de l'opposition en viendront à une entente plus vite le parlement pourra être protégé ; mais il ne le sera pas tant que l'opposition ne sera pas certaine que toute cette littérature qui est maintenant dans l'édifice des communes n'aura pas été expédiée, quand bien même il nous faudrait rester ici jusqu'après les vacances de Noël, ainsi que l'a dit l'honorable direc-

teur général des Postes il y a quelques minutes. Nous savons ce qu'il fera, car dès que la session sera terminée, et le dernier coup de canon tiré, le droit de contreseing des députés cesse, et le directeur général des Postes fera faire un feu de joie avec cette littérature. Nous savons qu'il craint, et que le premier ministre craint aussi de voir distribuer cette littérature dans le pays. Ils ont peur que le peuple soit éclairé sur l'énormité de la construction du transcontinental. Nous savons cela. Le directeur général des Postes a dit que tout le service régulier des postes a été arrêté à cause de l'emploi de ces sacs de malle. Si 1,830 sacs de malles étaient brûlés dans un incendie cela empêcherait-il le service régulier des postes de se faire ? En tout et partout pendant les six dernières semaines il n'est parti des bureaux du Star à mon adresse ici que 1830 sacs de cette littérature. Je faisais vider ces sacs aussi vite que je les recevais et j'en faisais envoyer le contenu au bureau de poste qui alors en avait charge. Je demande à l'honorable directeur général des Postes maintenant d'expliquer comment il se fait qu'environ 200 sacs à mon adresse sont retenus au bureau de poste de la ville.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Où cela ?

M. TAYLOR : Au bureau de poste de la ville. M. l'Orateur a donné instructions au sergent d'armes, et celui-ci au messager en chef de ne pas laisser entrer ces sacs dans l'édifice des Communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous dites qu'il y a dans le corridor de l'hôtel des postes d'Ottawa un certain nombre de sacs qui vous sont adressés ?

M. TAYLOR : On les retient au bureau de poste à Ottawa ; des employés les avait emportés ici, mais le sergent d'armes et le messager en chef, agissant d'après les ordres de l'Orateur, les ont renvoyés. Ces sacs sont encore au bureau de poste d'Ottawa et je suis allé moi-même demander au directeur de la poste pourquoi il ne les avait pas livrés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député me pose une question, mais il y répond lui-même lorsqu'il dit que l'Orateur a refusé de laisser entrer ces sacs dans l'édifice. Je dois dire que je ne me suis jamais permis de dire à l'Orateur, duquel relève la bonne administration des corridors de cette Chambre, ce qu'était son devoir. Je ne suis aucunement responsable des actes de l'Orateur, du sergent d'armes ou de tout autre fonctionnaire de cette Chambre.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a dit, il y a quelques instants, que le blâme retombait sur le bureau de poste de la ville. Mais ces sacs ont été envoyés à mon adresse à la Chambre des communes, et pourquoi ne me les a-t-on pas livrés ?

M. TAYLOR.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas moi qui porte les sacs dé la malle.

M. TAYLOR : Le chef de l'opposition a appelé ce matin l'attention du premier ministre sur cette question, mais il ne s'en est pas du tout occupé. Les sacs qu'on m'a adressés il y a huit jours sont encore au bureau de poste ; c'est là un état de choses extraordinaire. On a emporté une charge complète de ces sacs ici, mais les fonctionnaires ont refusé de les laisser entrer, et j'ai assez de confiance en l'Orateur pour croire qu'il n'a pas agi ainsi sans en avoir été prié par le directeur général des Postes. Il n'aurait pas de lui-même dit : N'admettez pas à l'intérieur de l'édifice la littérature adressée à M. Taylor.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami se trompe entièrement. Je n'ai rien fait pour empêcher de laisser entrer cette matière postale dans l'édifice. Toute la difficulté est venue du fait que les corridors et les salles de la Chambre étaient encombrés. L'Orateur lui-même, de son propre chef, a décidé qu'il valait mieux ne pas laisser entasser d'autres sacs dans les corridors. J'ai demandé à l'Orateur s'il pouvait mettre à la disposition de l'honorable député une chambre quelconque, où on pourrait déposer ces sacs, et il me fit savoir qu'il avait mis à la disposition du Star la salle du comité des chemins de fer qui est la plus grande qu'il y ait dans cet édifice, et que cela devait diminuer beaucoup l'encombrement.

M. CLARKE : Quelle est la grandeur de cette salle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 3,000 pieds carrés. Cette chambre est à la disposition du Star, s'il la désire. Je dois dire que le service de la malle entre le bureau de poste de la ville et le bureau de poste des Communes n'est pas sous le contrôle du directeur général des Postes, mais sous l'autorité immédiate du directeur des postes des Communes, qui est un fonctionnaire de la Chambre. S'il y avait eu assez d'espace, le maître de poste aurait reçu cette matière postale et l'aurait livrée immédiatement.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes fait un très joli discours, mais quels sont les faits ? Il dit qu'il a demandé à l'Orateur de trouver de l'espace, et que l'Orateur a, avec beaucoup de bienveillance, mis à la disposition du Star la salle du comité des chemins de fer, à l'étage supérieur. Je suis allé immédiatement au département des messagers pour savoir si l'on pouvait transporter les sacs dans cette salle, mais on n'avait personne pour faire cette besogne. Nous avons alors offert d'engager six hommes, mais cette offre a été refusée, et on nous a empêchés de nous servir de l'ascenseur.

A une heure la séance est levée.

A trois heures la séance est reprise.

M. TAYLOR : Lorsque la séance a été levée à une heure, j'essayais du mieux que je pouvais, de réfuter l'accusation portée contre moi par le directeur général des Postes lorsqu'il a dit que j'avais en ma possession une quantité énorme de sacs de malle, et que si je ne les livrais pas lundi matin—l'honorable ministre savait que je ne devais pas être de retour avant lundi après-midi—il en prendrait possession par la loi. Je désire expliquer comment ces sacs sont venus en ma possession. On me les a adressés. Je les ai vidés, j'ai contresigné les enveloppes, et à la demande du directeur de la poste de la Chambre des communes, au lieu d'envoyer les enveloppes en bloc au bureau de poste et de les jeter sur le parquet, je les faisais remettre dans les sacs. Le maître de poste faisait apporter les sacs dans le bureau, assortir leur contenu, apposer le contreseing du bureau de poste sur chaque enveloppe, remplir les sacs de nouveau et déposer dans les corridors, où ils sont depuis deux ou trois jours. Où est ma responsabilité? Si moi ou un autre avait essayé de vider les sacs pour les remettre au directeur général des Postes, le maître de poste des communes aurait pu nous faire arrêter pour avoir touché aux malles de Sa Majesté. Le directeur général des Postes m'accuse de détenir ces sacs sans droit tandis qu'ils sont en la possession du maître de poste de la Chambre des communes. Je veux que le directeur général des Postes fasse des excuses pour avoir accusé un honorable député de détenir sans raison et refusé de rendre les sacs de malle qui appartiennent à Sa Majesté ou au ministère des Postes. Il y a 22 ans que je siège en parlement. Pendant les 14 années que j'ai siégé du côté de la droite, alors que l'honorable premier ministre et ses collègues siégeaient de ce côté ici, je défie l'honorable premier ministre ou aucun de ses amis de dire que l'on a une seule fois refusé de délivrer aucun colis ou sac de malle qui leur était adressé et envoyé par l'express ou par la poste. Le premier ministre ni aucun de ses amis ne peuvent non plus dire que pendant les 18 ans qu'ils ont siégé dans l'opposition, on leur a jamais refusé le privilège du contreseing sur la littérature électorale qu'ils distribuaient par tonnes dans tout le pays. Mais ils semblent croire qu'ils peuvent nous marcher sur le dos. Ils ne veulent même pas permettre que les paquets qui nous sont envoyés par la compagnie des messageries nous soient remis. Je demande à l'honorable premier ministre de nous dire en vertu de quelle autorité un employé du parlement a le droit d'arrêter une voiture à la porte du parlement, et d'empêcher la livraison de colis à un membre du parlement. Le sergent d'armes sait que cela a été fait pendant cette session, et le directeur général des Postes devrait donner des explications. L'honorable ministre a dit il y a quelques instants quelque chose qu'il savait ne pas être vrai. Il a dit que 100 sacs étaient arrivés ici à mon adresse samedi dernier et 400 dimanche. Où sont ces sacs? Pourquoi lui ou ses employés me refusent-ils le droit de recevoir ces sacs ici? Pourquoi ne les délivre-t-on pas? Si les sacs sont ici je veux les avoir.

Le directeur général des Postes donna avis à un fonctionnaire de la Canadian Express Company de ne pas apporter un seul sac à Ottawa, ajoutant que si on enfreignait ses instructions, il poursuivrait la compagnie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette assertion est tout à fait inexacte.

M. TAYLOR : L'agent de cette compagnie nous a déclaré dans le cours de l'après-midi que le département des Postes lui avait fait savoir que le service des messageries n'avait pas le droit d'effectuer le transport des sacs de malle. Il a ajouté que depuis qu'il avait reçu cet avis, la compagnie n'en avait pas transporté un seul.

Le directeur général des Postes nous dit que 400 sacs sont arrivés dimanche. La vérité vraie c'est que 400 colis ont été transmis par la compagnie des messageries, mais sur l'intervention de certains fonctionnaires de cette Chambre, agissant d'après les instructions du directeur général des Postes, on a refusé de me les livrer.

M. HUGHES (Victoria) : Le directeur général des Postes pourrait peut-être nous dire si ces 400 sacs sont arrivés dimanche?

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes admet la chose, et nous devons supposer qu'il ne fait pas une déclaration inexacte. Il ajoute que ces ballots de feuilles volantes formaient le chargement non seulement de plusieurs wagons, mais de plusieurs convois.

Combien faut-il de trains pour transporter 1,800 sacs de malle ? Je ne comprends pas qu'un directeur général des Postes, qu'un ministre qui pose à l'homme d'Etat, qu'un personnage considérable puisse faire une déclaration dont l'absurdité saute aux yeux des plus humbles des petits pages que nous voyons ici. Ces sacs pourraient à peine remplir trois ou quatre tombereaux. Cependant, il ne craint pas de nous dire qu'il faudrait plusieurs trains pour les transporter. Dix-huit cents sacs ! Un homme pourrait en charger un sur son épaule avec facilité. Je dirai plus, un homme pourrait en porter un sous chaque bras.

Le directeur général des Postes nous a accusé d'abuser du privilège que nous possédons d'expédier nos matières postales franches de port. A-t-il une idée des conditions dans lesquelles ce privilège doit être exercé ? S'il en est ainsi, pourquoi n'a-t-il pas fait une réprimande à son collègue du ministère du Commerce (sir Richard Cartwright) qui a expédié en franchise, en y apposant sa griffe, des centaines de mille exemplaires d'un discours qu'il avait prononcé à

la salle Massey, à Toronto. Tous les électeurs de mon comté en ont reçu un exemplaire. C'était là un acte plus qu'inconvenant; c'était une chose illégale. Pourquoi le directeur général des Postes n'est-il pas intervenu pour empêcher son collègue de commettre une illégalité, ou pourquoi ne lui a-t-il pas demandé depuis de verser dans le trésor public les frais de poste qu'il aurait dû payer pour distribuer un de ses discours. Les ministres ont bien le droit d'expédier franco leurs lettres, les rapports de leur département et d'autres matières de cette nature; mais ils n'ont pas le droit de distribuer ainsi leurs discours électoraux. Il ne leur est pas permis surtout de les faire envelopper, adresser et affranchir par des fonctionnaires de l'Etat.

Je désirerais avoir du directeur général des Postes des explications sur les retards qui se sont produits dans l'expédition des matières postales qui ont été confiées au bureau de cette Chambre. Quelques-uns de ces sacs de poste sont ici depuis le 25 septembre et le reste a été envoyé depuis par lots de cinquante ou cent sacs par jour—soit un total de 1,800. Près de la moitié de ces feuilles volantes est encore ici. Est-ce ainsi que le directeur général des Postes respecte la loi qui permet aux membres du parlement d'expédier leurs matières postales en franchise? Il s'empressera d'expédier les pamphlets électoraux revêtus de la griffe des partisans de l'administration dont il est l'un des membres ; il ne souffrira pas que les colis de la droite—bien que, pendant cette session, ils aient été aussi nombreux que ceux que l'opposition a envoyés—encombrent bien longtemps les couloirs de cet édifice.

Sous ce rapport la droite est traitée avec faveur. Je n'ai pas de doute que le directeur général des Postes a fait signe de l'œil à ses employés, et, que c'est pour cette raison que les feuilles volantes de la gauche ne sont pas envoyées à leurs destinataires. Je suppose qu'il a dit au maître de poste de cette Chambre que ces colis contenaient des matières incendiaires et qu'il lui a conseillé de ne pas en recevoir plus de quarante sacs par jour, mais d'accueillir avec complaisance toutes les productions politico-littéraires du parti libéral. Il croit sans doute que la session finira dans quelques jours et que ces feuilles volantes de la gauche ne seront pas distribuées dans le pays. C'est là l'espoir du joli personnage qui préside à l'administration postale du Canada. A mon avis, il est du devoir du premier ministre de présenter ses excuses, ses humbles excuses à l'honorable chef de l'opposition. S'il est dans la pays un homme que le peuple respecte et admire pour ses manières toujours affables et pour la politesse dont il ne se départ jamais, soit dans cette enceinte soit au dehors, c'est bien le chef de la gauche. En termes courtois, il a appelé l'attention du premier ministre sur l'abus de pouvoir que commet le directeur général des Postes en refusant d'expédier ces matières postales et sur d'autres griefs que l'opposition a contre son collègue. Le premier ministre lui a répondu sur un ton très peu respectueux. Il devrait—et je sais que ses instincts de gentilhomme lui conseillent d'en agir ainsi—il devrait s'incliner et demander pardon au chef de l'opposition de l'avoir traité ce matin d'une manière aussi insultante.

L'une des raisons que le directeur général des Postes a données pour ne pas avoir fait expédier ces matières postales, c'est qu'elles contenaient des principes incendiaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. TAYLOR : Je ne m'étonne pas de le voir croire que le pays prendra feu——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais dit cela.

M. TAYLOR : Il craint, je suppose, que le sentiment public ne se manifeste avec une véhémence telle qu'il faudra, pour apaiser le peuple, convoquer la milice sous le commandement de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes).

J'ai sous la main une de ces feuilles volantes et je vais la lire afin de la consigner aux Débats. Je demanderai au directeur général des Postes de me signaler les passages qu'il trouve incendiaires et séditieux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez l'article intitulé " Aux Armes ! "

M. TAYLOR : Ce sont des opuscules politiques ayant le format d'un journal. Ils contiennent deux feuilles. Sur la première nous lisons les titres et les sous-tires suivants : " Le projet du Grand-Tronc-Pacifique ", " Contre-projet de M. Borden ", " Véhémente dénonciation du projet Cox par M. Blair ". Voyez-vous là des principes incendiaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Calmez-vous.

M. TAYLOR : Un des collègues du directeur général des Postes prononce en cette enceinte un discours que le peuple doit se faire un devoir de lire. On l'a fait imprimer en regard de la critique du chef de l'opposition, afin que le pays soit mis au courant de tous les faits. Le directeur général des Postes voit à ces appels incendiaires ! Le sous-titre de ces deux discours est le suivant : " MM. Borden et Blair sur la politique du gouvernement en matière de chemins de fer." Le chef conservateur présente un plan meilleur pour résoudre le problème du transport. M. Blair condamne sans merci le projet du sénateur Cox, de l'homme " qui ne pouvait attendre ". Cet imprimé contient une belle photographie du chef de l'opposition et de l'ancien ministre (M. Blair) qui a prononcé ce discours " incendiaire ".

Quelques-uns de mes amis ont l'intention de lire tout cela en entier ; je me contenterai d'en lire une partie seulement. J'espère que le directeur général des Postes me signalera les passages qu'il trouve incendiaires. Je comprends parfaitement qu'il ne désire pas voir circuler trop librement le discours prononcé par un de ses collègues, par un homme que l'on a mis à la porte du gouvernement parce qu'il ne partageait pas les opinions du gouvernement. Mais lorsqu'ils se sont aperçus que le ministre démissionnaire était une puissance et que son discours allait faire le tour du pays, les membres du cabinet l'ont supplié de se taire, sachant bien que s'il continuait à parler, le peuple se prononcerait contre eux.

Passons maintenant à l'autre partie de ces feuilles volantes. Je voudrais que le directeur général des Postes vînt m'en signaler les passages incendiaires.

L'acte d'accusation du pays contre le gouvernement.

Je suis certain que le monstrueux projet du gouvernement a soulevé l'indignation publique. Je vois sur ces feuilles volantes une gravure représentant toutes les provinces tenant un drapeau à la main et, au centre du tableau, le Canada portant une bannière sur laquelle on lit les inscriptions suivantes :

Le peuple contre le gouvernement.—Engagements violés.—Administration extravagante.—Accroissement des dépenses.—Ajournement de la révision du tarif.—Législation en faveur des marchands de chartes.

Au verso, nous voyons le chef de l'opposition tenant une bannière sur laquelle on lit :

Politique honnête.—Protection du travail national-agricole et industriel.—Plus de projets extravagants.—Exécution de tous les engagements.

L'acte d'accusation continue :

Engagements violés.—Une politique au profit des étrangers et au détriment des Canadiens.—Les ressources du pays hypothéquées jusqu'à concurrence de $120,000,000 pour la construction d'un chemin de fer, sans avoir au préalable levé les plans nécessaires ni fait une estimation des frais d'établissement ; sans connaître la topographie des territoires à traverser et malgré les conseils sages et réfléchis du ministre des chemins de fer. Péchés d'omission. Péchés de commision. Augmentation des impôts. Gaspillage et extravagance. Recensement gâché, dont le coût est de $648,277 plus élevé que celui de 1891.

Je ne vois pas que ces sous-titres soient incendiaires. Mais le directeur général des Postes a peut-être voulu parler des paroles prononcées par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. HUGHES (Victoria) : Que mon honorable ami me permette de l'interrompre. Le directeur général des Postes est peut-être décidé à se confesser et à demander pardon de ses péchés.

M. CAMPBELL : Je vous en prie, ne nous privez pas de cette intéressante lecture.

M. TAYLOR : Je ne lui demanderai pas de confesser ses fautes. Une opposition a des droits et je donne avis au directeur général des Postes que nous entendons les réclamer.

L'acte d'accusation continue :

L'hypocrisie comme moyen de gouvernement. Programme édifié pour la circonstance et oublié aussitôt après les élections. Le domaine public livré en pature aux spéculateurs. Tentative d'éloigner la sentinelle qu'Alexander Mackenzie avait laissée à la garde du trésor. Entraves à l'industrie minière du pays et au développement du Yukon, l'Eldorado du Canada, par une concession suspecte des forces hydrauliques de certains cours d'eau.

Qu'y a-t-il d'incendiaire dans tout cela? Le directeur général des Postes doit avoir de l'indignation de reste lorsqu'il accuse les membres de la gauche et leur chef d'envoyer aux quatre coins du pays des écrits incendiaires.

Sur la page suivante, je vois :

Un chemin de fer, $120,000,000.

Mais c'est le chiffre que nous a donné son collègue, l'ancien ministre des Chemins de fer lorsqu'il a déterminé le prix de cette voie ferrée. Assurément, ce n'est pas là une déclaration incendiaire.

—construit par un groupe de capitalistes amis du gouvernement —

C'est l'ex-ministre des Chemins de fer qui nous a dit que le sénateur Cox ne pouvait attendre, qu'il y avait une certaine coterie qui ne pouvait attendre.

—sans examen préalable du terrain, sans état estimatif, sans renseignements. Un projet extravagant qui a forcé le ministre des chemins de fer à sortir du cabinet ; qui ruinera l'Intercolonial et annulera l'utilité de nos canaux. "Cox ne peut attendre," c'est ce que le peuple dira, lui aussi.

Après avoir tenu le parlement en session tout l'été sans faire connaître sa politique au sujet d'un chemin de fer transcontinental, le gouvernement présente un projet hasardeux lorsque les chambres sont à la veille de clore leurs travaux.

Ce fut une surprise générale et personne ne sait pourquoi tant de dispositions absurdes de ce projet de loi ont été adoptées.

Le gouvernement s'engage à construire une voie ferrée à travers des régions inconnues, de Winnipeg à Québec et de ce dernier point jusqu'à Moncton, à travers les forêts du Nouveau-Brunswick. Il sait si peu à quoi s'en tenir sur le tracé de cette ligne qu'il ne tente même pas d'estimer le coût de l'entreprise. L'honorable M. Blair, qui a remis son portefeuille parce qu'il ne pouvait approuver un pareil projet et qui doit être mieux renseigné là-dessus que qui que ce soit, déclare que ce transcontinental coûtera cent vingt millions de dollars.

Le directeur général des Postes consentirait-il à me dire ce qu'il y a d'incendiaire dans les phrases que je viens de lire ? J'ai l'intention de lire ces feuilles volantes paragraphe par paragraphe et ligne par ligne pour démontrer qu'elles ne contiennent aucune phrase incendiaire. Le directeur général des Postes rétractera sans doute les

observations qu'il a faite à ce sujet et ne me forcera pas à lire cet imprimé en entier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne désire pas empêcher mon honorable ami d'user de son droit de lire ce qu'il lui plaira ; mais, s'il me le permet, je lui signalerai les passages que je trouve incendiaires. Je veux parler de l'article intitulé "Aux armes". Aurait-il la bonté de nous en faire la lecture ?

M. TAYLOR : Cet article est un appel au peuple de s'armer du bulletin de vote et de chasser le gouvernement actuel. Est-ce là un appel incendiaire ?

Le directeur général des Postes a virtuellement dit aujourd'hui : Ces écrits sont incendiaires et ne devraient pas circuler dans le pays. J'ai donc le droit, moi, sir William Mulock, directeur général des Postes et ministre du Travail, l'homme "le plus grand qui fut jamais", l'homme qui, d'un coup de langue, colle les timbres dont doivent être revêtues toutes les lettres confiées au service postal, de déclarer que ces écrits sont incendiaires et je ne les enverrai pas à destination. Avec ce qui restera ici à la fin de la session, je ferai un immense feu de joie sur la colline où sont situés les édifices du parlement.

Voilà, en substance, ce qu'a dit le directeur général des Postes. Voilà comment il traite l'opposition ; mais il se trompe s'il la croit assez faible et assez misérable pour ne pas protester. Il constatera que tous les colis qui sont dans les couloirs de la Chambre, prendront, affranchis ou non, le chemin du bureau de poste et seront envoyés à destination par le service auquel il préside. C'est notre droit et nous entendons le réclamer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député me permettra-t-il une autre observation. Je l'ai déjà dit, et je le répète, il ne s'agit pas du privilège que possèdent les membres de cette Chambre d'expédier leurs matières postales franches de port. Je n'ai pas le désir et je n'ai pas le droit de restreindre ce privilège.

M. HUGHES (Victoria) : Il va baisser pavillon.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. J'ai dit ce matin que c'était là une affaire purement départementale, que les facilités que nous avons à notre disposition ne nous permettent pas d'expédier d'un seul coup l'énorme quantité de colis que l'opposition confie au service postal et qu'il faudra adopter des mesures extraordinaires. J'espère que l'honorable député ne répètera plus que je veux priver les membres du parlement d'avoir les privilèges qu'ils possèdent.

M. TAYLOR : J'absous le ministre sous ce rapport, car il connaît la loi et il sait parfaitement qu'il ne peut nous priver du privilège que nous possédons au sujet de l'expédition en franchise des matières postales. Mais il n'ignore pas que ce droit n'existe que pour la session et que s'il se contente d'expédier 40 sacs par jour d'ici à la prorogation qu'il croit proche, il laissera les autres moisir dans les couloirs de cet édifice. Voilà la pensée du directeur général des Postes et je le défie de me contredire sur ce point.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je nie cette assertion. L'honorable député se livre aux caprices de son imagination. Toutes les matières qui ont été mises au bureau de poste pendant la session doivent être expédiées en franchise lorsqu'elles portent le contreseing d'un membre du parlement.

M. CLARKE : Alors, pourquoi n'avez-vous pas fait enlever ces colis et ne vous êtes-vous pas conformé aux ordres de l'Orateur?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce qu'il n'y a pas de place ailleurs.

M. TAYLOR : Je prierais le ministre de reprendre son siège pour que je puisse continuer mon discours.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tous les colis confiés au bureau de poste pendant la session doivent être expédiés en franchise.

TAYLOR : Mais s'il donne ordre au sergent-d'armes de ne pas laisser entrer ici ces ballots de feuilles volantes, je me demande comment on pourra les expédier par la poste. J'ai payé $32 de frais de messagerie sur ces colis, mais le sergent-d'armes ne veut pas les laisser pénétrer dans l'édifice du parlement. Comment pourrais-je y apposer mon contreseing ?

L'honorable ministre a donné ordre aux fonctionnaires de l'hôtel des postes d'intercepter les sacs de malle qui m'étaient adressés à la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'hôtel des postes reçoit les matières postales et attend qu'un fonctionnaire autorisé de cette Chambre aille les réclamer. La Chambre des communes a toujours eu charge du transport des malles entre l'hôtel des postes et l'édifice du parlement. Nous ne retenons pas ces colis sans raison ; au contraire, nous désirons vivement nous en débarrasser.

M. TAYLOR : Alors pourquoi ne pas vous conformer au règlement. Voici des colis qui m'ont été adressés à la Chambre des communes. Ils sont arrivés à l'hôtel des postes. L'entrepreneur chargé du transport des malles entre les édifices du parlement et l'hôtel des postes m'en a aporté un chargement, mais il a reçu ordre des fonctionnaires du directeur général des Postes----

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas du tout.

M. TAYLOR : Je sais ce dont je parle -- il a reçu ordre de rapporter ces sacs et c'est ce qu'il a fait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qui a donné ces ordres ?

M. TAYLOR : Le chef des messagers et le sergent-d'armes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai rien à voir à cela.

M. TAYLOR : Mais aurait-on donné ces ordres si vous n'étiez pas intervenu ?

M. l'Orateur, avez-vous dit, de votre propre autorité, aux compagnies de messageries de la ville : " Vous ne pouvez livrer à M. Taylor à la Chambre des communes les matières postales ou les colis qui lui sont adressés ?

M. l'ORATEUR : L'honorable chef de l'opposition m'a demandé de faire une déclaration au sujet de l'usage des couloirs et des pièces de la Chambre des communes. Je la fais volontiers, car je suis heureux de dissiper la mauvaise impression sous laquelle se trouvait l'honorable député (M. R. L. Borden) lorsqu'il a fait ses observations au sujet des ordres que j'ai cru devoir donner.

Il y a quelques jours, certains fonctionnaires de la Chambre m'ont fait observer que, sans aucune autorisation, on avait encombré les couloirs de sacs de malle. Croyant à bon droit que c'était là un spectacle peu attrayant à offrir aux nombreux étrangers qui visitent les édifices du parlement, nous essayâmes de trouver une pièce pour y déposer ces sacs. Mais nos recherches furent infructueuses. Alors je donnai ordre d'expédier ces sacs le plus tôt possible et de ne pas en recevoir d'autres dans les couloirs.

En agissant ainsi, je n'ai fait que suivre un précédent établi il y a quelques années. La même question s'étant présentée, l'Orateur ordonna de soustraire ces sacs de malle à la vue des visiteurs. Selon moi, les couloirs de la Chambre des communes ne sont pas un lieu d'entrepôt ou d'emmagasinage. Je puis me tromper, mais c'est là mon avis, et tant que la Chambre n'aura pas décidé le contraire, je persisterai à croire que j'ai raison.

Je n'ai jamais eu l'intention d'empêcher les députés qui ont des chambres à leur disposition dans cet édifice d'en faire l'usage qu'ils voudront, et j'ajouterai que, sous ce rapport, je n'ai donné aucun ordre de nature à restreindre leur liberté. Ceux qui, au cours de ce débat, ont dit que j'avais fait le contraire étaient sous une fausse impression ou s'appuyaient sur des renseignements inexacts.

Hier, l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) et un représentant du Star m'ont demandé une chambre pour vider ces sacs, car ce journal en avait besoin pour les fins de sa distribution. Nous avons parcouru ensemble l'édifice du parlement et nous avons constaté que la seule pièce disponible était la nouvelle chambre du comité des chemins de fer. J'ai été très heureux de la mettre à leur disposition. Ces messieurs ont paru satisfaits. Dans tous les cas, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) n'a manifesté aucun signe de mécontentement. Même je crois qu'il m'a remercié.

Au cours de la conversation j'ai demandé à l'honorable député de Leeds-sud s'il ne serait pas préférable pour les membres de l'opposition de placer ces sacs dans la chambre n° 6. Après être allé aux renseignements, il me répondit que non. Alors il fut convenu que l'on se servirai de la chambre du comité des chemins de fer pour y vider ces sacs et désencombrer les couloirs.

On m'a accusé d'avoir donné des ordres pour empêcher les compagnies de transporter des colis dans la chambre n° 6. On fait erreur, et le sergent d'armes m'informe que les ordres qu'il a donnés n'avaient trait qu'aux couloirs et que les colis adressés aux occupants des chambres de cet édifice n'ont pas été interceptés, du moins à sa connaissance. J'ai toute raison de croire que sa déclaration est exacte.

L'honorable chef de l'opposition a parlé d'une pièce du sous-sol dont quelques députés font usage pour expédier des matières postales ou des feuilles volantes. Je crois qu'il est mal renseigné sous ce rapport. L'année dernière ou il y a deux ans, cinq ou six membres de cette Chambre occupaient cette pièce et ont pu envoyer de là quelque colis et feuilles volantes ; mais depuis on l'a convertie en salle à manger. Je ne sache pas qu'on en fasse usage pour d'autres fins.

L'honorable chef de l'opposition dit qu'il a une très petite chambre, mais il me rendra la justice de déclarer que l'an dernier, je lui en ai offert une plus grande, et qu'il l'a refusée.

Je répète que je n'ai jamais empêché les députés qui ont des chambres dans cet édifice d'en faire usage à leur guise. J'ai simplement défendu qu'on se serve des couloirs pour des fins d'entrepôt et d'emmagasinage, et en agissant ainsi, je crois n'avoir fait que mon devoir.

M. TAYLOR : M. l'Orateur vient de nous lire une déclaration pour expliquer son attitude en cette matière et celle du sergent d'armes. J'affirme que j'ai vu ce dernier hier soir et qu'il m'a avoué avoir renvoyé ces sacs de malle sur des ordres qu'il avait reçus. Je lui répondis : " Il en arrivera un grand nombre demain matin et je les enverrai dans ma chambre quand même je devrais les y porter moi-même." Il me répliqua : Vous ne pouvez le faire.

Il est bien vrai que M. l'Orateur a offert aux représentants du Star et à moi-même la chambre du comité des chemins de fer, mais lorsque je me suis enquis si nous pourrions avoir des messagers pour y porter ces sacs,

on m'a répondu que nous serions obligés d'effectuer ce transport à nos frais.

Quelques VOIX : Pourquoi cela ?

M. TAYLOR : Parce que les membres du gouvernement et leurs amis se servent des messagers pour expédier leurs brochures électorales et faire leurs commissions, lorsqu'il nous est très difficile d'en avoir pour nous rendre un petit service.

Les colis ont été interceptés à l'hôtel des postes et à la compagnie de messageries, bien qu'ils me fussent adressés. Voilà la situation qui nous est faite.

M. l'Orateur nous dit que les couloirs sont encombrés, mais ce n'est pas ma faute ni celle d'aucun membre de l'opposition. Ces sacs de malle ont été remplis au bureau de poste et ont été entassés dans les couloirs où ils se trouvent depuis plusieurs semaines. Pourquoi M. l'Orateur ne donne-t-il pas au maître de poste l'ordre de les enlever ? On a tort de chercher à rejeter la responsabilité de cet état de choses sur les épaules du " whip " conservateur. Le coupable est le directeur général des Postes ou le maître de poste de la Chambre, car c'est l'un ou l'autre qui devait faire enlever ces colis qui sont dans les couloirs depuis deux ou trois semaines.

Quant à nous, nous avons vidé les sacs au fur et à mesure qu'ils arrivaient ; nous avons contresigné ces matières postales et nous les avons remises au bureau de poste. Le sergent d'armes avouera que c'est sur ses ordres que ces colis, transportés par la poste et le service des messageries, ont été refusés. Ce matin il m'a dit que ces colis ne pénètreraient pas dans l'édifice du parlement, mais j'étais bien décidé de les y faire entrer, quand j'aurais dû les porter moi-même. Je défie le sergent d'armes ou qui que ce soit de me priver du droit que je possède en ma qualité de député de faire transporter à ma chambre les colis qui me sont envoyés par les compagnies de messageries.

Voici l'objet que l'on avait en vue : Le directeur général des Postes sait parfaitement que si nous ne contresignions pas ces matières postales et si nous ne les mettions pas au bureau de poste avant la fin de la session ou peu de temps après—je crois qu'il y a deux ou trois jours de grâce—elles ne parviendraient pas à leurs destinataires.

Il nous dit que ces écrits sont incendiaires parce qu'on y appelle le peuple aux armes pour renverser le gouvernement. Il n'ignore pas cependant que le pays est soulevé contre l'administration actuelle. Je veux orner les pages des Débats en y insérant cet article afin de donner un démenti au directeur général des Postes, qui a fait une assertion qu'il savait être inexacte.

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. TAYLOR : Je rétracte ces paroles, M. l'Orateur. Il aurait dû savoir que cette assertion était inexacte.

Il y a un grand nombre de ces colis qui ont été placés sur le gazon, à l'extérieur de cet édifice, et qui pourraient être gâtés par la pluie.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : Je veux, M. l'Orateur, que vous donniez ordre à vos employés d'aller chercher ces colis et de les transporter à la chambre n° 6 et d'accepter ceux que les compagnies de messageries ont offert de leur remettre.

Je veux que vous donniez ordre au chef des messagers de faire entrer les colis qui se trouvent à l'extérieur de cet édifice.

Dois-je comprendre, M. l'Orateur, que vous refusez de répondre ?

M. l'ORATEUR : Si certains colis adressés à la chambre n° 6 n'ont pas été livrés, c'est à cause d'un malentendu entre l'honorable député et le sergent d'armes. Ce dernier vient de me dire qu'il n'a jamais refusé de faire transporter des colis à aucune chambre de cet édifice.

M. TAYLOR : Des masses de ces colis me sont arrivées par le service des messageries et le chef des messagers a refusé de les recevoir.

M. l'ORATEUR : Il doit y avoir eu malentendu.

M. TAYLOR : Le sergent d'armes m'a dit qu'il ne pouvait envoyer chercher les colis que la compagnie des messageries lui avait demandé de recevoir et qu'il les avait refusés.

M. l'ORATEUR : Comme je l'ai déjà dit, il doit y avoir eu malentendu, et j'espère que l'honorable député n'insistera pas davantage.

M. TAYLOR : Alors, quelqu'un a eu peur et a viré de front.

Je tiens à faire comprendre que ni l'Orateur, ni le directeur général des Postes, ni le sergent d'armes, ni le chef des messagers ne me priveront du droit que je possède de me faire livrer les imprimés qui me sont adressés.

Le directeur général des Postes dit maintenant que 500 sacs qui me sont adressés sont retenus au bureau de poste. Je le prierai de me les faire expédier ici immédiatement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout cela me paraît plein de malentendus. Je n'ai jamais parlé de ces 500 sacs qui auraient été retenus à l'hôtel des postes. Il est inexact de dire que les matières postales adressées à l'honorable député aient été interceptées et retenues, et que celui-ci ne puisse en avoir la livraison.

On m'a informé que le Star de Montréal a expédié par la poste à l'honorable député un grand nombre de sacs que l'on a été obligé de placer dans les couloirs de l'hôtel des

postes parce que le bureau proprement dit n'était pas assez vaste pour les contenir. Nous désirons vivement que l'honorable député vienne les chercher.

Ce que j'ai dit, c'est qu'un de mes fonctionnaires m'a informé que 400 sacs ou colis postaux étaient arrivés ici dimanche.

M. TAYLOR : Pas à l'hôtel des postes, mais au bureau d'une compagnie de messageries.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignorais la chose. On m'a dit que ces sacs étaient arrivés à Ottawa ; mais personnellement je n'en savais rien.

M. COCHRANE : Dans tous les cas, ce ne sont pas là vos affaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce seraient mes affaires si ces sacs appartenaient à l'administration des postes. Si mon honorable ami (M. Taylor) voulait bien faire enlever 100 ou 200 de ces sacs qui encombrent l'hôtel des postes, je lui en serais très reconnaissant.

M. R. L. BORDEN : Je suis allé aux renseignements et j'ai constaté que 400 colis—pas 400 sacs—avaient été confiés à une compagnie de messageries qui les avait transportés à Ottawa, parce que le service postal avait refusé de les transporter francs de port. On m'a dit qu'après l'arrivée des colis, un fonctionnaire du département des Postes avait menacé cette compagnie de messageries d'une poursuite parce que ces colis n'avaient pas été expédiés par la voie du service postal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis certain que c'est là une erreur.

M. R. L. BORDEN : Ce sont mes renseignements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable chef de l'opposition pourrait-il me donner le nom de ce fonctionnaire?

M. R. L. BORDEN : Je ne connais pas son nom, mais je le donnerai au directeur général des Postes aujourd'hui même.

On me dit que d'abord on nous a nié le droit d'envoyer ces colis par la poste, et ensuite, après que nous eussions payé nous-mêmes les frais de transport, on a menacé de poursuivre notre agent, la compagnie de messageries, parce qu'elle avait violé la loi concernant le transport des malles.

M. TAYLOR : L'honorable ministre me dit qu'il a à l'hôtel des postes 100 ou 200 sacs de matières postales qui me sont adressés à la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais dit cela.

M. TAYLOR : Il m'a dit qu'il y avait dans les couloirs de l'hôtel des postes un certain nombre de sacs et qu'il me verrait les enlever avec beaucoup de plaisir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. CLARKE : En vertu du privilège que je possède d'envoyer mes matières postales franches de port, tout colis qui m'est expédié par la malle doit m'être livré au bureau de poste de la Chambre des communes. C'est la loi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Où trouvez-vous cette loi?

M. TAYLOR : Cependant l'honorable ministre veut m'obliger de louer un wagon et d'aller prendre ces sacs à l'hôtel des postes. Est-ce comme cela qu'il entend traiter l'opposition?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département des Postes ne livre aucune matière postale aux membres de cette Chambre, soit de la droite soit de la gauche. La Chambre des communes a toujours effectué le transport des malles entre l'hôtel des postes et le bureau situé à l'intérieur des édifices du parlement. C'est là une question qui est du ressort d'un comité de cette Chambre.

M. CLARKE : Qui paie les frais de transport?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La Chambre des communes.

M. TAYLOR : En fin de compte, c'est toujours le pays. L'honorable ministre est allé à l'hôtel des postes, il a examiné ces matières postales et il sait qu'elles me sont adressées à la Chambre des communes ; cependant elles ne m'ont pas encore été envoyées ici. Qui est en faute? Pourquoi ces retards? Ces colis ont été apportés ici, mais on a refusé de les recevoir.

Je demanderai, M. l'Orateur, ce que l'on va faire de ces colis qui ont été retournés à l'hôtel des postes Je veux avoir une réponse.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas d'autres déclarations à faire. Je ne désire pas m'immiscer dans ce débat. Je crois que les convenances exigent que l'Orateur ne prenne point part aux discussions.

M. TAYLOR : J'ai besoin de certains renseignements. Est-ce que l'employé qui transporte la malle de l'hôtel des postes au bureau de la Chambre des communes est sous votre juridiction? Le chef des messagers de cete Chambre est-il sous votre juridiction? L'entrepreneur chargé du transport des malles entre les édifices du parlement et l'hôtel des postes a apporté ici un chargement de ces colis et votre messager en chef a refusé de les recevoir et lui a donné l'ordre de les rapporter. J'aimerais savoir qui est en faute. Je demande au directeur général des Postes sur qui doivent peser les responsabilités et pourquoi je n'ai pas encore obtenu la livraison des 100 sacs qu'il a vus dans les couloirs de l'hôtel des postes?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais si l'honorable député acceptera mon opinion sur le sujet, mais je la lui donnerai volontiers. Tous ces embarras lui sont imputables. Le bureau de poste que nous avons ici n'est pas grand et l'honorable député l'a inondé de matières postales. L'aménagement de cet édifice est défectueux sous ce rapport, et c'est sur ceux qui l'ont approuvé il y a des années que doit retomber la responsabilité de cet état de choses, car ils n'ont pas prévu les conditions extraordinaires dans lesquelles nous nous trouvons aujourd'hui.

L'honorable député de Leeds-sud a raison lorsqu'il affirme que l'hôtel des postes contient un grand nombre de colis qui lui sont adresssés et je souhaite de tout mon cœur qu'il aille les réclamer.

M. TAYLOR : Je suis obligé d'en appeler au premier ministre. Il y a 21 ans que je suis membre de cette Chambre ; j'ai siégé 14 ans à la droite de l'Orateur, et je dois dire que jamais le gouvernement conservateur n'a traité l'opposition avec la désinvolture dont on nous donne aujourd'hui le spectacle.

On a refusé de laisser pénétrer ces colis dans l'enceinte de cet édifice, et ce matin on a dû en verser un chargement sur la pelouse. Est-ce de cette manière que le premier ministre entend traiter les membres de l'opposition?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'attache pas à cette matière la même importance que mon honorable ami ; c'est peut-être parce que je ne me place pas au même point de vue. Cependant il éveille toute ma sympathie en nous disant qu'une grande quantité de ces colis gisent sur la pelouse et qu'une pluie malencontreuse pourrait les gâter. Si ces imprimés sont vraiment incendiaires un peu d'eau ne saurait leur faire tort.

Ces questions ne sont pas beaucoup de mon ressort, mais s'il m'eût consulté plus tôt, je me serais efforcé de trouver une solution à cette difficulté. Je crois que le pays est assez riche pour faire les frais d'enlever ces précieux colis du gazon où il se trouvent,—et je dirai plus,—de les charger dans des wagons-poste et les envoyer à leurs destinataires.

M. TAYLOR : Le premier ministre est passé maître dans l'art de faire des réponses évasives. Il nous dit que le pays est assez riche pour recevoir et transporter les malles. Il n'y a pas de doute que la chose serait facile si le chef du service postal donnait les ordres nécessaires, mais le directeur général des Postes sait que le bureau de la Chambre des communes a eu des sacs de malle en sa possession durant trois semaines et qu'il ne les a pas envoyés à l'hôtel des postes de la ville. L'honorable ministre (sir William Mulock) avait autorisé l'hôtel des postes à ne recevoir que 40 sacs par jour et il déclare qu'à ce compte-là, s'il faut en expédier 1,800, nous serons encore ici à Noël.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous y serons encore.

Le PREMIER MINISTRE : Me permettez-vous d'avoir un entretien de quelques instants avec le directeur général des Postes. Je crois pouvoir l'adoucir.

M. TAYLOR : Pendant cet entretien, je présenterai à la Chambre——

Le PREMIER MINISTRE : Cela n'est pas loyal. Mon honorable ami imite le boer; il se prépare à la guerre lorsque nous sommes en conférence. Qu'il me permette d'avoir quelques moments d'entretien avec le directeur général des Postes et nous pourrons peut-être trouver une solution à la difficulté.

M. R. L. BORDEN : Quant au droit que possède M. l'Orateur d'empêcher l'encombrement des couloirs de la Chambre des communes dont on ne peut se servir, a-t-il dit, pour des fins d'emmagasinage et d'entrepôt, je suis de son avis, mais je ne crois pas qu'il ait le pouvoir de faire jeter sur le carreau des colis envoyés à un député par la poste ou par le service des messageries. A en juger par la déclaration qu'il nous a lue, je puis conclure qu'il est de mon avis, et que cette difficulté a été probablement causée par un malentendu.

Quant à la pièce qu'il nous a offerte, je ne savais pas qu'on l'avait convertie en salle à manger. Comme je ne descends pas dans le sous-sol aussi souvent que plusieurs de mes collègues, je ne puis me prononcer sur la matière en parfaite connaissance de cause.

Quant à la chambre que j'occupe dans cet édifice, je ne m'en plains pas, bien qu'elle laisse un peu à désirer. Mais je vous demande pardon d'avoir oublié, M. l'Orateur, que vous m'avez offert, l'an dernier, une pièce plus vaste que je n'ai pas cru cependant pouvoir accepter parce qu'elle n'était pas convenablement située. J'ai voulu avoir une chambre un peu plus rapprochée de celle que j'occupe aujourd'hui, mais la chose a paru présenter de grosses difficultés.

Dans les observations que j'ai faites ce matin, M. l'Orateur, je ne me suis pas laissé guider par des motifs personnels. Je désirais simplement soulever une question importante, à savoir si le président de la Chambre a le droit d'agir comme vous l'avez fait. J'avais alors raison de croire que les renseignements que j'avais reçus étaient exacts.

Je ne parlerai pas du ton railleur dont le premier ministre s'est servi à mon égard. Il a laissé entendre que je voulais m'élever au-dessus des hommes éminents qui ont rempli autrefois les fonctions qui me sont aujourd'hui dévolues. J'espère que mon passé suffira à réduire cette accusation à néant. Si le très honorable gentleman n'eut pas autrefois une chambre plus grande, je me contenterai de lui faire observer que les affaires publiques augmentent beaucoup et que la besogne que j'ai à remplir est peut-être

plus considérable qu'autrefois et que la pièce que j'occupe ne répond plus aux exigences de l'état de choses actuel.

Mon très honorable ami nous reproche de nous attarder à des bagatelles lorsque nous disons que des fonctionnaires publics, payés par le pays, ont adressé et distribué des brochures électorales pendant leurs heures de bureau. Pour ma part, je ne crois pas que ce soit là une question insignifiante, et je suis d'avis que le premier ministre en aurait parlé d'un autre ton il y a quelques années. C'était dans le temps où il prêchait la vertu et où il préconisait la réforme des mœurs politiques.

Je désire revenir sur la question dont j'ai saisi la Chambre et sur les difficultés que présente l'expédition de ces colis. Le directeur général des Postes dit que l'on s'est servi de 1830 sacs de malle.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour le moins.

M. R. L. BORDEN: Si mes renseignements sont exacts, je crois qu'il exagère. Quoi qu'il en soit, je lui ferai observer que 1830 sacs ne représentent qu'un peu plus de la moitié du nombre dont un seul journal de Montréal a besoin. L'expédition de ces feuilles volantes a commencé le 25 septembre, par conséquent, depuis vingt-six jours. Si l'administration des Postes avait expédié ces sacs à raison de 40 par jour, il y en aurait 1,040 rendus à destination.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Que l'honorable chef de l'opposition me permette de lui faire observer que je n'ai pas dit que le nombre maximum des sacs était de 1830. J'ai dit que nous avions fourni au Star, au moins 1830 sacs dont on s'était servi pour les fins que l'on a mentionnées. Nous en avons compté 1830, mais mon honorable ami voudra bien ne pas oublier que le " whip " du parti conservateur a dit que cette expédition avait commencé le 20 septembre et que, depuis cette date, ces imprimés arrivaient à raison de 50 à 100 sacs par jour. A ce compte, le total serait de 3,000.

M. R. L. BORDEN : Je sais tout ce qui s'est passé et je puis dire, en connaissance de cause, que 1830 sacs étaient amplement suffisants pour contenir tout ce qui a été expédié de Montréal. Je n'ai pas vérifié le compte, mais je tiens mes renseignements de bonne source et je suis convaincu que c'est là une estimation impartiale.

Je sais que 500,000 exemplaires ont été expédiés ici et qu'un seul sac en contient environ 300. Si, dans le cours d'une semaine, vous pouvez expédier 3,000 sacs de malle pour un seul journal, comment se fait-il que depuis le 25 septembre vous n'ayiez pas expédié un plus grand nombre de sacs?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami me le permet je vais lui en donner la raison. Les sacs dont se sert le Star pour les fins de sa circulation sont remplis et expédiés au bureau de poste des villes où ce journal est distribué. On envoie ces milliers de sacs par la voie des chemins de fer à titre de bagage et non pas par les wagons-poste.

M. HUGHES (Victoria) : Mais ils passent par le bureau de poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, quand ils arrivent à destination.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est une autre question. Nous parlons actuellement de l'expédition.

M. BELL : Ces sacs ne sont-ils pas en la possession et sous la garde de l'administration des postes du moment où ils sont déposés dans les wagons des chemins de fer?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement ; mais nous parlons du transport des malles par voie ferrée et le chef de l'opposition désire se renseigner sur le sujet.

Un journal comme le Star livre chaque jour aux chemins de fer un grand nombre de sacs. Chacun de ces sacs est adressé à un bureau de poste ; et on ne les ouvre pas dans les wagons pour faire le triage des matières qui s'y trouvent. On ne les transporte pas par les wagons-poste ; on les dépose dans le wagon à bagage et le maniement d'un sac contenant 200 ou 500 numéros d'un journal n'est pas plus difficile que celui d'une valise.

Mais tous les autres sacs de malle doivent être ouverts sur le train et toutes les matières postales qu'ils contiennent doivent être classées. Lorsque le train se met en marche, les préposés de l'administration des Postes doivent vider ces sacs sur une table, constater la destination de toutes les matières postales qu'ils renferment, en faire le triage et les répartir, suivant leur destination, dans d'autres sacs. Il faut beaucoup d'espace dans le wagon-poste pour que l'on puisse commodément faire ce triage. Le maniement de ces matières exige beaucoup plus de soins que dans le cas où il s'agit de journaux, expédiés en bloc de l'établissement où ils sont publiés, car chaque objet doit être examiné et classé.

M. R. L. BORDEN : Je remercie le directeur général des Postes des explications qu'il vient de donner. J'ai toujours cru que les sacs en destination des grandes villes avaient été préparés d'avance et scellés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il faut cependant les ouvrir dans le wagon-poste et en examiner le contenu, car il est très rare que les sacs ne contiennent que des matières postales adressées à un seul bureau.

M. R. L. BORDEN : Mais on pourrait remplir les sacs de façon à obvier à ces inconvénients. Si le département des Postes ou le maître de poste de la Chambre des communes recommandait de mettre dans un sac séparé toutes les matières postales ayant la même destination, l'ouvrage se ferait beaucoup plus rapidement.

Les explications que le directeur général des Postes vient de donner me semblent prouver clairement que tous ces colis pouvaient être expédiés sans imposer un travail considérable aux fonctionnaires de l'hôtel des postes, puisque c'est dans le wagon-poste que s'opère le triage. L'hôtel des postes n'avait qu'à entreposer ces matières postales et il me semble que le pays est assez riche pour lever toutes les difficultés que cette question d'entrepôt peut présenter.

Je ferai observer au directeur général des Postes que si on fondait à Ottawa un journal dont la circulation quotidienne serait de quinze à vingt mille numéros, l'administration des postes serait obligée de faire un travail beaucoup plus considérable que celui que peut lui imposer la distribution de ces feuilles volantes. Je suis certain cependant que le directeur général des Postes ne parlerait pas dans cette Chambre de la désorganisation du service postal dans la ville d'Ottawa.

Si j'en crois mes renseignements—je ne sais s'ils sont exacts et j'aimerais entendre un ministre de la couronne faire une déclration à ce sujet—les membres de la droite ont envoyé chaque jour, depuis six ou huit semaines, environ 25 sacs contenant des brochures électorales. S'il en est ainsi, l'encombrement du service postal s'explique et le directeur général des Postes n'a pas le droit de nous en imputer la responsabilité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami est dans l'erreur. Je n'exerce aucun contrôle sur les actes du maître de poste de la Chambre des communes, et il n'est pas à ma connaissance qu'on ait cherché à lui dicter une ligne de conduite.

En votre qualité de président de la Chambre, M. l'Orateur, ces matières sont de votre ressort et je suis certain que vous avez laissé à ce maître de poste toute sa liberté d'action. Il remplit ses devoirs au meilleur de son jugement, et s'il fait preuve de partialité, il est passible des mesures disciplinaires que la Chambre peut lui appliquer. Mais je suis certain que c'est à tort qu'on l'accuse de ne pas tenir la balance égale entre les deux partis et de favoriser l'un aux dépens de l'autre pour ce qui est de l'expédition des brochures ou imprimés d'une nature politique. Ce fonctionnaire a toujours agi avec justice et l'on n'a relevé contre lui aucun acte de partialité.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai taxé aucun fonctionnaire d'injustice ou de partialité. Mais des renseignements que j'ai raison de croire bien fondés,—car je les tiens de personnes qui peuvent parler en connaissance de cause,—m'autorisent à dire que depuis six ou huit semaines les membres de la droite ont envoyé, par jour, environ 25 sacs d'imprimés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et les membres de la gauche ?

M. R. L. BORDEN : C'est ce qui a amené l'encombrement du service postal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Par la quantité de matières expédiées par les deux côtés de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément ce que je soutiens. Jusqu'à ce moment, on a prétendu que cet encombrement avait été causé par l'énorme quantité d'imprimés que nous avions envoyée ; et l'on n'a cessé de nous parler du scandaleux abus de la franchise postale. Je veux qu'il soit compris que les deux côtés de la Chambre cherchent à propager leurs idées politiques en expédiant sous leur contreseing, pendant la session, des feuilles volantes contenant leurs opinions sur les affaires publiques. Mais si cette propagande amène l'encombrement du service postal, que des ministre ne viennent pas en accuser les membres de la gauche et que surtout on n'arrête pas, au passage, les imprimés de l'opposition pour les entasser dans les couloirs de cet édifice. C'est tout ce que nous demandons. Nous désirons justice égale pour tous, et nous voulons qu'on nous dispense de tous ces commentaires et de cette irritation déplacée lorsque nous exerçons un droit dont se prévalent comme nous, plus que nous, les membres de la droite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. L'honorable chef de l'opposition ne croit pas cela.

M. R. L. BORDEN : Pour faire plaisir à mon honorable ami, je dirai que, sous ce rapport, les deux partis sont sur un pied d'égalité.

J'ai une autre observation à faire au sujet de l'accumulation de ces matières postales. Ces ballots d'imprimés sont venus par la poste,—du moins jusqu'au jour où nous avons été obligés de les confier au service des messageries. Nous nous sommes rabattus sur ce moyen de transport jusqu'à ce qu'on ait menacé de poursuivre les compagnies de messageries, si je suis bien renseigné, pour avoir transporté des matières qui devaient être expédiées par la poste. Dans tous les cas, ces colis nous sont parvenus sans trop de difficultés, et ce n'est que quand nous avons voulu les réexpédier que l'encombrement du service postal s'est produit. Les explications que nous a données mon honorable ami (sir William Mulock) sur la nécessité d'opérer le triage des matières postales dans les wagons-poste nous démontrent assez bien à quelle cause on peut attribuer, jusqu'à un certain point, l'inefficacité du service.

Mais même avec cette explication je ne comprends pas que la quantité bien modérée de brochures électorales que nous avons voulu distribuer ait à ce point désorganisé le service. On devrait prendre les moyens d'empêcher cet encombrement de se renouveler. Je suis certain que si le directeur général des Postes et l'honorable premier ministre veulent s'entendre, ils trouveront facilement un moyen qui donnera satisfaction à tout le monde. J'espère aussi que lorsque la solution aura été trouvée, l'honorable premier ministre en fera part à la Chambre.

M. GOURLEY : Le résultat de ce débat sera que les empoyés de la Chambre seront tentés de manquer de respect aux députés. Toute la députation devrait se donner la main pour empêcher cela ; en agissant ainsi c'est la dignité du peuple canadien que nous sauvegarderons. La conduite du directeur général des Postes mettra les employés sous l'impression qu'ils doivent moins d'égards aux membres de l'opposition qu'aux députés ministériels. Ce serait une indignité, car nous sommes tous les représentants du peuple au même titre, et nous avons droit aux mêmes égards de la part des employés.

L'honorable premier ministre devrait faire des excuses au chef de l'opposition. Je n'ai pas pour habitude d'être agressif, et dans toutes les discussions auxquelles j'ai pris part, je me suis toujours efforcé d'être courtois. Celui qui n'est pas capable d'exprimer sa pensée en termes modérés n'est pas un homme fort. L'honorable premier ministre devrait s'excuser d'avoir dit ce matin que le chef de l'opposition s'est servi d'un langage indigne de lui. Je considère que mon honorable ami a parlé sur un ton excessivement modéré. Si nous avons un reproche à faire à notre chef c'est de toujours traiter ses adversaires avec des gants, et d'être trop poli à leur égard, et il sied mal au premier ministre de venir lui reprocher le contraire. Ses remarques étaient blessantes et je n'aurais pas blâmé le chef de l'opposition d'y avoir répondu avec plus de feu et dans un langage plus sévère. Mais avec sa courtoisie habituelle il a à peine répliqué. Je n'aurai pas la même mansuétude et je demande à l'honorable premier ministre de s'excuser de s'être départi des bonnes manières traditionnelles des premiers ministres du Canada.

L'honorable premier ministre dit qu'il a occupé cette pièce pendant qu'il était dans l'opposition et qu'il ne s'est jamais plaint. Il aurait dû faire plus grand cas de la position qu'il occupait, et il aurait dû se plaindre. Pour ma part, j'entends me plaindre, et je ne cesserai que lorsque tous les membres de cette Chambre seront traités avec les égards qui leur sont dus. Chez moi—je suppose que tous mes collègues sont dans le même cas—j'ai un cabinet où recevoir ceux qui veulent me parler en particulier. J'ai des clavigraphistes et un bureau aménagé de manière à recevoir mes clients et à expédier les affaires qu'ils me confient. Je suis ici le représentant de 25,000 habitants du comté de Colchester dont je dois surveiller les intérêts, et comment suis-je traité? Je n'ai pas une seule pièce à ma disposition ; je n'ai pas la moindre facilité de faire le travail que j'ai à faire. Je ne tiens pas à jouer le rôle d'un fainéant ; je veux travailler et m'acquitter du mandat qui m'a été confié. J'occupe une large pièce qui ressemble plutôt à une salle de cercle, dans laquelle dix, quinze ou vingt personnes causent et fument. Comment veut-on que je m'occupe des affaires d'une population de 25,000 âmes, dans de pareilles conditions? Je dirai aux électeurs de Colchester de quelle manière les représentants du peuple sont traités par le gouvernement et par le parlement.

Dans certains milieux on semble croire que les ministres seuls sont occupés. J'ai reçu un mandat, comme eux ; comme eux j'ai des intérêts à surveiller, et je veux avoir à ma disposition un local quelconque où je puisse exécuter le travail que j'ai à faire. A l'heure qu'il est je suis obligé d'aller à la bibliothèque et de demander au bibliothécaire la faveur de me laisser occuper un coin pour y travailler, et encore on y est continuellement dérangé. Celui qui travaille aime à être seul, mais ici, il faut être ministre pour avoir un bureau.

Quand on nomme un juge de la cour Suprême du Canada on met deux ou trois pièces à sa disposition, et cependant, il en a moins besoin qu'un député. Un juge n'a pas à s'occuper des affaires de plus de 200 ou 300 plaideurs dans une année ; et moi j'ai à surveiller ici les intérêts d'un comté de 25,000 âmes. Pourquoi donne-t-on deux ou trois pièces à un juge et pas une seule à un membre du parlement? J'accuse la députation depuis trente ans d'avoir manqué à son devoir en permettant qu'on la traitât de la sorte. Notre premier devoir est de prendre d'abord ce dont nous avons besoin. Du moment qu'un fonctionnaire est nommé, on lui donne un bureau, et on a moins d'égards pour nous que pour un simple employé. Un employé reçoit $1,200 ou $1,500 d'appointements et l'envoie-t-on travailler en plein air? L'oblige-t-on à s'asseoir sur des sacs de malle? Non ; on lui donne un bureau ; on comprend que personne ne peut travailler sans avoir un bureau. La responsabilité de cet état de choses retombe sur le parlement tout entier et sur tous les parlements précédents.

Je crois aussi que le directeur général s'est laissé acculé dans cette impasse pour avoir écoûté les conseils de partisans trop zélés. Pour ma part, je me promènerais dix ans dans ces corridors, sans me plaindre de la présence de ces sacs. Ils sont convenablement rangés le long du mur, et le soir ceux qui partent d'ici fatigués peuvent s'y reposer ; en cas d'accidents, ils amortiraient la chute. Il n'y a qu'un partisan outré pour

se plaindre de la présence de ces sacs dans les corridors, et je soupçonne le directeur général des Postes d'avoir prêté l'oreille à certains amis politiques qui lui ont conseillé de causer des embarras à l'opposition. Je suis convaincu que la droite n'approuve pas ce qu'il a fait. Nos adversaires sont, en général, rop gentilhommes pour approuver de pareils procédés. Il y a de l'esprit de parti des deux côtés, mais les chefs doivent avoir assez d'empire sur leurs partisans pour réprimer les excès.

Le directeur général des Postes dit qu'un journal de Montréal s'est plaint. Ce journal jalouse peut-être le Star, de Montréal, et il n'était pas fâché de lui causer des embarras. Il aurait dû laisser ces journaux vider leurs querelles entre eux, et leur dire que dans quelques jours cette disette de sacs aurait cessé. Il n'aurait pas dû intervenir comme il l'a fait.

Le directeur général des Postes est, dans une certaine mesure, responsable de la dignité de cette Chambre et aussi de la dignité du pays, et il n'aurait pas dû se laisser entraîner dans de mesquines querelles de boutique. Il aurait dû se rappeler que les membres de cette Chambre ont des privilèges. Je lui reproche de l'avoir oublié. Nous sommes tous solidaires et nous devons protéger les droits et privilèges de tous et de chacun d'entre nous. Un ministre doit cesser d'être partisan quand il s'agit de la dignité de la Chambre. Quand le journal en question est venu se plaindre, il aurait dû prendre des renseignements et après avoir constaté que les sacs étaient employés par les départements dans l'exercice de leurs privilèges, il aurait dû dire au plaignant : Attendez quelques jours ; les sacs sont employés par les députés à distribuer dans tous le pays des renseignements plus utiles que la distribution de votre petit journal.

S'il avait été à la hauteur de la position, il aurait répondu qu'un député a des privilèges supérieurs à ceux d'un journal. Il nous a dit aussi qu'un industriel d'une petite ville avait subi un retard de trois jours dans l'envoi de ses circulaires, parce que les employés du bureau de poste étaient employés à distribuer les matières postales expédiées par les députés. Cette raison est une insulte au parlement. Il aurait dû faire comprendre à cet indusriel que la distribution des documents expédiés par les membres du parlement est plus importante que la distribution de ses circulaires. C'est notre devoir d'expédier et de distribuer des documents. Les électeurs de mon comté se plaignent de n'en pas recevoir. Si les électeurs ne reçoivent pas de documents durant la session, ils nous accusent de paresse. C'est le peuple qui paie et le premier devoir du directeur général des Postes est de faire parvenir aux électeurs tout ce qui leur est adressé par les membres de cette Chambre.

Si la cause du gouvernement était bonne, il devrait encourager autant que possible la diffusion des brochures électorales, car tout ce que l'opposition pourrait écrire ne pourrait que faire ressortir les avantages de la politique ministérielle. Les électeurs peuvent tout aussi bien que nous juger de la valeur d'un argument. Loin de chercher à nuire aux organisations politiques de l'opposition, le gouvernement devrait plutôt les encourager.

M. l'ORATEUR : Je réclame le silence.

M. GOURLEY : Peu m'importe qu'un ou deux députés mal élevés fassent du bruit, je maintiens que le gouvernement devrait encourager l'opposition et ses organisations, car le pays étant gouverné par les partis, il est de la plus haute importance que les électeurs aient tous les renseignements possibles, afin de décider à quel parti il confiera les destinées du Canada. C'est sur ce principe que repose le privilège de la franchise postale accordée aux députés. C'est au peuple, en réalité, que ce privilège est accordé. Ce privilège ne m'appartient pas, il n'appartient pas aux membres du parlement, il appartient au peuple. Chaque électeur a le droit de recevoir en franchise tout document venant du parlement, car si on oblige un député d'affranchir ce qu'il envoie à ses électeurs, ces derniers n'en recevront pas. Le peuple, dans sa sagesse, a donc décidé que ses mandataires pourraient lui expédier en franchise tous les documents et tous les renseignements qu'ils jugeraient à propos de leur envoyer.

Le gouvernement ne doit pas oublier qu'en agissant comme il l'a fait, il nous met entre les mains la plus puissante de toutes les armes, puisque devant le peuple nous pourrons lui dire : Vous n'avez pas voulu nous permettre d'user de notre privilège parce que vous avez eu peur que les scandales de votre administration fussent connus.

Je conseillerais donc au directeur général des Postes de contremander tous les ordres qu'il a donné et d'ordonner cette nuit même, 5,000 sacs, s'il le faut. Peut-on comparer le coût de quelques sacs à cet empiétement sur les privilèges de la Chambre ? Le directeur général des Postes devrait commander aussi des wagons postaux supplémentaires et faire expédier au plus tôt tout ce qui reste. Notre service postal doit être assez bien organisé pour suffire à cette besogne. Quel aveu d'incompétence de la part du directeur général des Postes, de venir dire après d'administration que notre service postal est si précaire,, qu'il est désorganisé par la présence de quelques sacs de malle dans les corridors des édifices du parlement. Je ne m'imaginais pas que le passage du directeur général des Postes à la tête de ce département l'avait rendu inefficace à ce point.

J'espère qu'il donnera des ordres pour que toutes les matières postales qui sont encore ici soient expédiées sans retard, et je répète en terminant que l'honorable premier ministre devrait faire des excuses au chef de l'opposition et que le directeur général des Pos-

tes devrait demander pardon à la Chambre de cet empiètement sur ses privilèges.

Le PREMIER MINISTRE : En vue de hâter l'expédition des affaires, j'ai eu une conférence avec l'honorable directeur général des Postes et il m'informe qu'il a ordonné 1,000 sacs de poste. Cela ne peut pas se faire dans une journée, mais ils seront prêts à courte échéance. Si mon honorable ami (M. R. L. Borden) consent à ce que la séance continue, je pourrai m'entendre aussi avec lui et je crois que nous pourrons en venir à un arrangement satisfaisant.

M. R. L. BORDEN : J'accepte cet arrangement.

La motion (M. R. L. Borden) demandant à lever la séance est rejetée.

SUBSIDES.—QUESTION DE PRIVILEGE PAR WALTER SCOTT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. W. SCOTT : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire discuter une question de privilège. Dans une feuille de cette littérature d'élection dont il a été question toute la journée, je suis accusé de rabaisser le niveau de la discussion dans cette Chambre. Il y a un article intitulé : " Abaissement du ton de la discussion."— " Les députés libéraux des arrières bancs recourent aux insultes et aux arguments d'estaminets." Le format de cette brochure est de nature à faire croire que c'est un document officiel. Elle porte en tête les armes de l'Etat et rappelle la fameuse proclamation par laquelle on prétendait enseigner aux sauvages comment voter.

M. EMMERSON : Le faux " Globe."

M. SCOTT : Oui, le faux " Globe," comme dit mon honorable ami. Avec quelques-uns de mes amis, je suis accusé de ravaler la discussion et de dégrader le parlement—le spectacle que la gauche nous a donné aujourd'hui est sans doute de nature à le relever. Cet écrit dit que ceux qui sont accusés de ce crime ont précipité une crise dans le pays, et que grâce à eux les citoyens sont aujourd'hui en armes les uns contre les autres. Pourquoi cela ? Parce qu'un député a appelé un employé de chemin de fer d' " espèce de Janus " ; parce qu'un autre a qualifié de " jeune freluquet " une personne étrangère à cette Chambre ; parce que quelqu'un a dit d'un député qu'il avait " fait preuve d'ignorance ", et parce que dans une autre circonstance on s'est servi de l'expression " paralysie intellectuelle ".

D'après cette feuille, l'emploi de ces expressions aurait amené une crise dans ce pays, et ses habitants ont dû prendre les armes. Mon crime est d'avoir parlé de certaines compagnies de chemins de fer, entre autres, le chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan, et le chemin de fer de Calgary à Edmonton et d'avoir fait allusion, à cette occasion, à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Je tiens à donner quelques explications en réponse à cette accusation assez grave. Quand j'ai parlé de l'honorable député, je n'ai pas eu du tout l'intention de mettre en doute son honnêteté ou son honorabilité. J'ai constaté chez certains députés, dans quelques journaux et dans cette feuille électorale une disposition évidente d'attribuer aux paroles dont je me suis servi, un sens qu'elles ne comportent pas. Je tiens au contraire à déclarer que je suis convaincu que mon honorable collègue, comme la plupart d'entre nous, est ici et remplit ses devoirs de député au grand détriment de ses intérêts personnels. C'est un bel exemple de voir des hommes de sa position, ayant de grands intérêts en jeu, consentir à négliger leurs affaires pour accepter des charges publiques.

Je répète que je n'ai pas voulu faire et que je n'ai pas fait la moindre allusion désobligeante concernant l'honorabilité et l'honnêteté de l'honorable député de Toronto-ouest. Dans ce que j'ai dit de lui, j'ai agi avec une entière bonne foi. J'avais contrôlé dans les rapports du ministère des Chemins de fer, les chiffres que j'ai cités, mais je n'avais pas spécialement étudié toute la question, immédiatement avant d'en parler.

Je considérais que c'était des choses de notoriété publique ; la dénégation formelle et catégorique de mon honorable collègue ne me laissait pas d'autre alternative que de me rétracter, mais elle me surprenait énormément. Par la suite, j'ai étudié de nouveau l'affaire, au moyen de tous les renseignements que j'ai pu me procurer. La Chambre en a probablement eu connaissance par la série d'interpellations que j'ai faite dernièrement. Cependant, j'étais décidé à ne pas revenir sur la question, avant d'avoir pris connaissance des graves accusations portées contre moi par cette feuille. Il y est dit que ma conduite dans cette Chambre est de nature à dégrader le parlement, et on avouera que j'ai bien le droit de donner certaines explications.

Quand j'aurai relaté les faits aussi brièvement que possible, j'espère que mon honorable collègue retirera son accusation de l'avoir sciemment et malicieusement calomnié. Après de nouvelles recherches, voici ce que j'ai constaté :

Premièrement, bien que la loi des chemins de fer oblige les porteurs d'hypothèques contre les chemins de fer de déposer ces hypothèques entre les mains du secrétaire d'Etat, on n'y trouve aucun document de cette nature, concernant le chemin de fer Qu'Appelle Lac Long et Saskatchewan. Je n'ai donc pas pu contrôler les déclarations de l'honorable député (M. Osler) au sujet de ce chemin. Je vois cependant dans le statut de 1890 (chap. 82) confirmant l'arrangement fait entre le chemin de fer Qu'Appelle, Lac

Long et Saskatchewan et le Canadien du Pacifique, qu'il est dit au paragraphe de la lettre E de l'article premier :

La Compagnie n'émettra aucune obligation garantie directement ou indirectement par sa subvention en terre ou aucune partie de la dite subvention.

Si j'ai bien compris l'honorable député, il nous a expliqué qu'on n'a réussi à placer les $3,809,140 d'obligations de la compagnie qu'en donnant comme garantie la totalité de la subvention en terre. Cette explication est en contradiction directe du statut, et il nous en faudrait une autre. Je dois faire remarquer, en passant, que le statut de 1890 (chap. 82) contient un autre paragraphe qui prête à réflexion. Le paragraphe de la lettre C. dit :

Il est entendu et déclaré que la Compagnie de chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, peut transporter la moitié de sa subvention en terre à toute personnes ou toutes personnes, comme elle l'entendra.

Quoi qu'il en soit, l'hypothèque n'a pas été déposée au bureau de secrétaire d'Etat, et je n'ai rien trouvé concernant particulièrement cette compagnie ou ce chemin de fer. Mais dans le statut de 1890, chap. 84, érigeant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Calgary à Edmonton, le nom de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) se trouve parmi ceux qui faisaient partie de cette compagnie à laquelle nous avons accordé 6,400 acres de terre par mille, pour un chemin de 340 milles et en plus, une subvention en argent de $1,600,000, divisée en vingt paiements égaux annuels. Dans l'hypothèque des porteurs d'obligations du chemin de fer de Calgary à Edmonton, se trouve cette disposition :

Il est, toutefois, expressément entendu que la subvention en terres du gouvernement sera exemptée de l'opération de ladite hypothèque et ne fera pas partie de la garantie de paiement desdites obligations ni des intérêts sur icelles.

Je demande à mon honorable collègue si le désaccord entre ces constatations officielles et les explications qu'il a données dans une occasion précédentes, n'exige pas de nouvelles explications de sa part. Si j'ai bien compris, il a déclaré qu'il n'était pas parmi ceux qui ont obtenu une charte pour le chemin de fer de Calgary à Edmonton, en 1890, et cependant son nom est mentionné dans l'acte. Il a aussi déclaré que pour se procurer l'argent—$5,474,513—par la vente des obligations du chemin de fer de Calgary à Edmonton on avait dû engager la subvention en terres comme garantie, ou, pour me servir de son expression, la subvention avait dû être vendue avec les obligations, pour la somme précitée. Or, le paragraphe de l'hypothèque que je viens de citer semblerait indiquer le contraire.

Mon honorable collègue me permettra de lui donner une analyse succincte des chiffres de ce contrat. La vente des obligations du chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan a rapporté $3,809,140 et le chemin a coûté $2,539,600. Il y a ici une différence de $1,269,540 qui a été laissée, dit-il, entre les mains des banquiers pour garantir les intérêts pendant six ans.

D'après mon calcul, l'intérêt sur ces obligations, pendant six ans, s'élèverait à $1,371,288. La différence entre ce que la vente des obligations a rapporté et ce que le chemin a coûté était de $1,269,540, de sorte qu'il ne manquait plus que $101,748 pour assurer le paiement intégral des intérêts pendant six ans. Mon honorable collègue prétendra-t-il qu'il a fallu une subvention en terres de 1,619,200 acres pour garantir cette différence de $100,000 en chiffres ronds ?

Pour le chemin de fer de Calgary à Edmonton, les opérations sont les mêmes. La vente des obligations a rapporté $5,474,513, tandis qu'il appert par les documents conservés dans les archives du ministère des Chemins de fer, que le chemin a coûté $3,743,562. Il y a ici un excédent de $1,730,951, qui a été laissé, dit-il, entre les mains des banquiers. L'intérêt à 6 pour 100 pendant six ans sur le produit de la vente des obligations aurait été de $1,970,820, et pour garantir cette somme, il y avait la différence entre le produit de la vente des obligations et le coût du chemin, soit $1,730,951. Il ne restait donc à garantir, pour assurer le paiement intégral des intérêts pendant six ans, qu'une somme de $240,000 en chiffres ronds.

Ici encore, je demande à mon honorable collègue s'il va prétendre qu'il a fallu engager une subvention de 1,888,000 acres de terre pour garantir ces $240,000 ; et dans ce cas qu'est devenu le capital payé qui, dans le cas du chemin de fer de Calgary à Edmonton, est donné comme étant de $1,000,000 ? Je vais communiquer ces chiffres et ces calculs à l'honorable député et il pourra voir s'ils sont exacts.

Il me paraît impossible qu'on ait engagé la totalité de ces subventions en terres pour garantir ces deux sommes comparativement minimes. Si les subventions en terres n'ont pas été données en garantie, comme semblerait l'indiquer la clause de l'hypothèque que j'ai citée, on doit se demander que sont devenues ces subventions. Au cours de mes recherches concernant cette affaire, j'ai constaté que des lettres-patentes avaient été émises pour $1,139,700 sur la subvention gagnée par la compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton. En faveur de qui ces lettres ont-elles été émises ? Il en a été émises pour 215,816 acres en faveur de la compagnie dont mon honorable collègue est membre, je crois. Des représentants de la compagnie en ont obtenu pour 57,576 acres ; la société Osler, Hammond et Newton, en possèdent pour 25,140 acres ; M. James Ross, pour 41,130 acres ; les mandataires de M. Ross, pour 105 acres. La Compagnie immobilière Calgary et Edmonton, a obtenu la plus grande partie; elle a reçu des lettres-patentes pour 792,799 acres, et ses mandataires, pour 12,510 acres.

Je dis donc que c'est la Compagnie Immobilière Calgary et Edmonton qui a obtenu la plus grande partie de cette subvention, environ 800,000 acres qui, dans mon opinion, valent $2,500,000 comme un sou. J'ai constaté de plus que mon honorable collègue est membre et directeur de la Compagnie Immobilière Calgary et Edmonton, qui est une compagnie distincte de la Compagnie du chemin de fer. Il se trouverait donc à faire partie des deux compagnies qui, toutes deux, comme je viens de le démontrer, ont obtenu une part de cette subvention.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de résumer de nouveau toute l'affaire en quelques mots. Le chemin de fer de Calgary à Edmonton a coûté exactement $3,743,572, et l'honorable député a pris le soin de nous avertir que la construction en a été payée agent comptant, jusqu'au dernier sou. On a émis des obligations jusqu'à concurrence de $18,000 par mille, pour 300 milles ; ceci est consigné dans l'hypothèque. Mais la vente des obligations ne paraît avoir rapporté que $5,474,513, soit en chiffres ronds, $75,000 de moins que le pair. La différence entre cette somme et le coût de la construction est de $1,730,951. Mon honorable collègue dit, et je le crois sans réserve, que cette somme a été laissée entre les mains des banquiers pour garantir le paiement des intérêts, et j'ai démontré que l'intérêt à 6 pour 100, n'est que de $328,470, de sorte que l'excédent couvrait tous les intérêts à 6 pour 100 pendant six ans, moins un découvert d'environ $240,000.

Je ferai remarquer aussi que ces obligations ont été mises sur le marché avec la promesse presque formelle qu'après un certain nombre d'années le Pacifique Canadien les rachèterait à 110. Cette promesse jointe au fait que les intérêts étaient garantis en totalité, moins $240,000, pendant six ans, en faisait une opération propre à tenter les acheteurs. Les garanties devaient assurément être considérées comme suffisantes.

Dans le dernier rapport du chemin de fer Canadien du Pacifique, je vois que cette compagnie a racheté toute l'émission du chemin de fer de Calgary à Edmonton, au pair et qu'elle a aussi payé $500,000 pour le capital payé de $1,000,000 du Calgary et Edmonto, que dans une occasion précédente l'honorable député a déclaré n'avoir pas été complètement payé en espèces sonnantes, originairement. Quoi qu'il en soit, les porteurs d'obligations et les actionnaires paraissent s'être très bien tirés d'affaire, sans toucher du tout à la subvention en terres.

Je ne discuterai pas davantage le pour et le contre de cette affaire, mais je demande à mon honorable collègue de me rendre le témoignage d'admettre que ces faits que je ne me rappelais que vaguement la première fois que j'en ai parlé, démontrent que je n'ai pas sciemment et malicieusement porté de fausses accusations contre lui.

M. OSLER : A cette période avancée de la session, je ne répondrai pas à cette nouvelle attaque dirigée contre moi et dont le but m'échappe. J'ai expliqué au long mes relations avec ce chemin de fer, et j'ai dit en quoi les chiffres qu'on a cités étaient faux. J'ai aussi expliqué que les terres ont été vendues en même temps que les obligations, à un syndicat, comme cela se pratique assez généralement dans ces sortes d'opérations, et que tout l'argent réalisé a été employé à la construction du chemin et au paiement des intérêts. Le seul point que je relèverai se rapporte à ma première déclaration qui pourrait être mal interprétée, vu que mon nom figure parmi ceux des directeurs actuels de la Compagnie du chemin de fer Calgray et Edmonton. J'ai déclaré que ni directement ni indirectement, je n'avais été un des " promoteurs " du chemin de fer Saskatchewan and Long Lake, ou du chemin de fer Calgary et Edmonton. En aucune manière je n'ai été un des lanceurs de ces entreprises. Je n'ai été mêlé à l'affaire qu'après l'échec de ceux qui avaient conçu le projet, et à la demande expresse de sir John Macdonald.

Quand j'ai eu à traiter cette question, dans une occasion précédente, je ne connaissais que superficiellement l'histoire des premières chartes de ces compagnies ; mais M. Nicol Kingsmill, C.R., dont le nom est bien connu des membres de cette Chambre et qui a été mêlé aux opérations de ces deux compagnies longtemps avant moi, m'a remis le mémoire suivant, concernant l'origine et les débuts de ces compagnies :

19 octobre 1903.

Monsieur E. B. Osler, député au parlement,
Club de Toronto,
Toronto, Ont.

Mon cher Osler,—Affaire de la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, du lac Long et de Saskatchewan.

Cette compagnie est née d'une fusion avec la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan du sud. Je vous transmets une liste des directeurs de cette dernière et des initiateurs de la Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

Lorsqu'on eut construit les 25 premiers milles de ce chemin, feu le sénateur MacInnes et M. Andrew Onderdonk me chargèrent de travailler à le faire subventionner par le gouvernement.

L'état des finances de la compagnie laissant beaucoup à désirer, feu le sénateur MacInnes avait confié à M. Onderdonk la tâche de construire le chemin de fer. M. Onderdonk fit une offre au gouvernement, mais ses démarches n'eurent pas de suite, et, si je ne me trompe, c'est quelques temps après cela que vous êtes venu à la rescousse et avez assuré la construction de ce chemin. Je travaillais pour les entrepreneurs chargés de le construire, mais vous n'avez en cela aucun intérêt.

Affaire de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton :

Vous le savez, j'étais un des initiateurs de cette compagnie, et j'ai fait partie de son bureau de direction jusqu'à il y a deux ou trois mois, alors qu'elle céda tous ses intérêts au Pacique Canadien. Je connais aussi tout ce qui s'est passé antérieurement à la construction de ce chemin.

Avant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, il y eut celle du chemin de fer d'Alberta et Arthabaska. Elle fut constituée en corporation le 20 juillet 1885. En 1889, elle prit un autre nom : celui de " Compagnie du chemin de fer du nord du Canada." Les noms des initiateurs de la compagnie telle que désignée tout d'abord, et ceux des directeurs ajoutés par l'Acte de 1899 figurent dans le mémoire que je vous adresse.

Cette compagnie fut signalée aux capitalistes d'Angleterre et la banque de Praed y prit des intérêts. Un des Lloyds fut chargé d'aller s'enquérir de ce qu'elle valait, et son rapport fut si favorable que l'on crût pouvoir se procurer les fonds nécessaires. Elle avait obtenu une subvention considérable en terres : 10,000 acres par mille, mais elle n'avait pas eu de subvention en argent. Quoi qu'il en soit, ces négociations aboutirent à l'insuccès—je sais cela personnellement.—J'allai voir les Praeds à Londres et ils me remirent une lettre m'annonçant qu'ils n'avaient pu rien faire et qu'ils se voyaient forcés de renoncer à la transaction.

Après cela, le gouvernement, qui tenait beaucoup à ce que la ligne fût construite jusqu'à Edmonton, afin de prévenir de nouveaux soulèvements des Indiens, demanda à M. Ross de se charger du projet, et c'est sur le conseil et à la demande du gouvernement fédéral que l'on demanda et que l'on obtint la constitution de cette compagnie de chemin de fer en corporation. Cela, je le sais personnellement, car je dirigeais alors les négociations avec le gouvernement et j'étais chargé de voir à la rédaction du contrat. Si je ne me trompe, c'est de ce moment que date votre participation à cette affaire, et c'est alors que vous vous êtes rendu avec M. Ross en Angleterre et que vous vous y êtes procuré les fonds nécessaires. Le gouvernement tenait tant à la construction de ce chemin de fer, qu'il rendit le premier décret relatif à la subvention, sans attendre la sanction du parlement, mais sauf à l'obtenir plus tard, et c'est alors que l'on entama les négotiations en Angleterre.

Ces faits sont relatés dans le projet de pétition de droit que nous étions sur le point de présenter contre le gouvernement pour obtenir un règlement au sujet de la subvention en terres, règlement qui fut obtenu plus tard.

Je vous adresse le projet de cette pétition dont toutes les allégations sont absolument exactes, car on l'avait préparé pour le soumettre à un jurisconsulte. Vous pourrez donc vous en servir avec avantage. Une bonne partie de ce projet se résume à une narration de faits et a rapport au différend survenu entre la compagnie et le gouvernement, au sujet de la subvention en terres. Ayez la bonté de me renvoyer ce document à la cour de l'Echiquier, car c'est le seul exemplaire que je possède.

Espérant que ces renseignements vous suffiront, je vous prie de me croire votre tout dévoué,

(Signé) VICAL KINGSMILL.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan du sud, incorporée par le statut 43 Victoria, ch. 66, sanctionné le 7 mai 1880. Noms des membres de la compagnie : Andrew Robertson, Donald MacInnis, John Ross, M. H. Cochrane, Duncan McIntyre, J. R. Thibaudeau, James Turner.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, incorporée par le statut 46 Victoria, ch. 72, sanctionné le 25 mai 1883. Noms des membres de la compagnie : Robert Doull, William B. Scarth, Oliver T. Stone, John A. Mackenzie, J. J.Foy, Edgar Dewdney, Gilbert R. Pugsley.

Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabasca, incorporée par les statuts 48 et49 Victoria, ch. 88, sanctionné le 20 juillet 1885.

Noms des membres de la compagnie : Henry B. Beard, George F. Jackson, William W. Huntingdon, John S. McEwen, Louis Sands, Arthur T. H. Williams, R. P. Russell, A. B. Nettleton, Samuel P. Snider, C. C. Colby.

Directeurs ajoutés par l'acte 52 Victoria, ch. 65, sanctionné le 16 avril 1889 : Mackworth Bulkley Praed, John Maurice Lloyd, John Dale et James Lloyd, tous de Londres, Angleterre ; Charles T. Drummond, William White, et C. C. Colby.

Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre. Les faits sont tels que je les ai rapportés. Ma première déclaration concernant mes rapports avec ces compagnies et l'emploi qui a été fait de l'argent et des terres est absolument exacte. Je répète que loin d'avoir été le lanceur de ces entreprises, c'est à la sollicitation pressante de sir John Macdonald que M. Ross et moi avons été amenés à nous en occuper. Je n'infligerai pas à la Chambre la lecture de ce long document, mais je puis dire qu'il contient des lettres de sir John Macdonald à M. Ross, le suppliant de construire le chemin sans retard, sur la foi du décret ministériel, lui promettant une subvention du parlement, l'autorisant à communiquer cette promesse aux capitalistes de Londres. Cela a été fait ; les garanties ont été placées de la manière que je l'ai expliqué, et l'argent provenant de la vente des obligations a servi à la construction du chemin, au paiement des intérêts et des autres dettes. Il y a deux ans, j'ai déjà donné des explications très complètes sur mes relations avec ces deux compagnies. Je ne puis que répéter que ce que j'ai dit est absolument exact.

GUERRE SUD-AFRICAINE—PENSIONS.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire saisir la Chambre d'une question qui aurait dû être réglée avant aujourd'hui—celle d'une pension plus appropriée, payée à ceux qui ont fait la campagne sud-africaine, et qui en sont revenus avec plus ou moins d'infirmités. Je regrette d'avoir à dire que ces infirmes et ces blessés sont revenus au pays depuis trois ans, sans que le gouvernement se soit encore occupé de leur sort. Je ne prétends pas que les citoyens d'un pays soient attirés sous les drapeaux par les récompenses à en attendre, mais je considère que la reconnaissance de la nation doit se manifester à l'égard de ceux qui ont risqué leur vie et leur santé pour le bien de tous. Il y a dans mon comté un cas qui mérite certainement un autre traitement que celui qu'il a reçu jusqu'à présent. Je veux parler du soldat Mulloy, de Mulloy l'aveugle,

un jeune homme né et élevé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je connais sa famille depuis des années. Ce sont des gens très respectables et dignes de toutes les sympathies. Ce jeune homme dont l'intelligence, l'ambition, les talents et l'instruction mettaient au-dessus de la moyenne, partit pour l'Afrique-sud et en est revenu complètement aveugle. Il reçoit du gouvernement anglais une pension de 65 cents par jour. Cela est tout à fait insuffisant pour suffir à la subsistance d'un homme dans ce pays. Actuellement il continue ses études dans un collège, pour pouvoir plus tard, gagner sa vie.

On comprendra que je ne viens pas demander l'aumône pour ce jeune homme et ceux qui sont dans le même cas ; je demande simplement justice pour ceux qui ont affronté le danger quand le pays a eu besoin d'eux. C'est ce même jeune homme qui, de retour à Liverpool, prononça ces paroles dignes d'un Spartiate : "Je ne regrette rien du passé." Ces paroles ont été citées avec éloge partout où la langue anglaise est parlée, et aujourd'hui encore les Canadiens les redisent avec orgueil.

Ce jeune aveugle travaille maintenant à s'instruire ; il veut suppléer par l'instruction à la perte de la vue. Je répète que le gouvernement n'a encore rien fait pour ces malheureuses victimes de leur dévouement, mais mon intention n'est pas de le blâmer, mais d'appeler son attention sur une cause que je crois juste. Malgré tout ce que nous pourrons faire pour attirer sur nous les yeux de l'étranger, le départ de ces jeunes gens a plus fait pour faire connaître le Canada que tout ce que nous avons imaginé depuis 25 ans.

J'ai cité le nom du soldat Mulloy, non pour en faire une exception parmi ceux qui ont un droit égal à la reconnaissance de l'Etat, mais parce que je connais tous les détails et les circonstances de l'affaire, et son cas me permet de juger des autres. Je sais bien que ceux qui sont allés en Afrique-sud ne sont pas dans le même cas que les Canadiens qui ont pris les armes lors de la rebellion de 1885, et qui ont reçu des pensions du gouvernement. Mais bien que nos obligations envers eux ne soient pas les mêmes, ils ont autant de mérites. La question Sud-africaine était une question coloniale. Des étrangers avaient méconnu et foulé aux pieds les droits des colonistes, et ceux qui sont allés soutenir la cause de l'Angleterre en Afrique-sud combattaient autant pour les droits coloniaux que ceux qui ont contribué à répimer la révolte du Nord-Ouest. J'ai ici un état de ceux qui ont reçu des pensions, à la suite de la campagne de 1885. Quelques-uns ont reçu des faveurs spéciales ; le capitaine Peters, par exemple, a reçu une pension de $1,000 par an. Cela est bien au-delà de ce qu'on accorde ordinairement.

M. HUGHES (Victoria) : Et il n'avait perdu qu'un bras.

M. BRODER : Oui, il n'avait perdu qu'un bras, tandis que le soldat Mulloy est complètement incapable de gagner sa vie. Je suis certain que le pays approuvera l'honorable premier ministre d'accorder des pensions aux blessés de la guerre sud-africaine, et j'espère qu'il s'occupera de cette question incessamment. Ces malheureux attendent depuis trois ans, pour savoir si leur patrie fera quelque chose pour eux.

Nos voisins de la république américaine nous ont donné l'exemple, sous ce rapport. Je ne prétends pas que nous devions le suivre jusqu'au bout. Mais à l'heure qu'il est, les Etats-Unis paient $138,000,000 par année à ceux qui ont servi pendant les campagnes de 1861-65. Les Américains ont tenu à récompenser jusqu'au simple soldat, et ils paient une pension à tous ceux qui ont été blessés, ou qui ont contractés quelque infirmité, soit à la guerre, soit par la suite.

Je ne demande pas qu'on aille jusque-là ; mais il y a une leçon à tirer de cet exemple. Ce pays est saturé de patriotisme—nous venons d'en avoir une preuve—et ses soldats savent qu'ils peuvent compter sur les sympathies et les secours de leur pays. Je tiens à dire que j'ai la ferme conviction que tout le pays mettrait les différences politiques de côté pour approuver tout projet raisonnable que le gouvernement pourrait soumettre pour reconnaître le dévouement et la bravoure de ces soldats.

M. OLIVER : Je partage entièrement l'opinion que vient d'émettre l'honorable député (M. Broder). Bien qu'il n'ait mentionné qu'un seul cas, il a plaidé pour tous les autres. J'appuierais volontiers toute faveur spéciale qui pourrait être accordée au soldat Mulloy, mais j'espère que la Chambre donnera son concours à tout projet général destiné à reconnaître les services de ceux qui sont revenus estropiés ou malades du Sud-africain. Je ne vois rien à ajouter à ce que vient de dire mon honorable ami, et je ne pourrais pas le dire aussi bien ; je dois donc me contenter d'appuyer sa demande. J'ai peut-être une raison spéciale d'insister sur cette question, car j'ai déjà eu occasion d'informer la Chambre que le district électoral que j'ai l'honneur de représenter a envoyé plus de volontaires en Afrique-sud que tout autre district du Canada. Plusieurs d'entre eux ont reçu des blessures ou contracté des maladies qui les mettent dans l'impossibilité de gagner leur vie.

Loin de moi l'idée de laisser supposer que ceux qui ont fait du service dans le Nord-Ouest, en 1885, n'étaient pas animés du plus pur patriotisme, mais il y a une différence entre les deux cas, et elle est tout à l'avantage de ceux qui sont allés à l'autre bout du monde pour faire triompher et respecter le drapeau anglais. Nous avons contracté une dette envers ceux qui ont tout sacrifié pour l'empire. Il n'y avait pas de danger immédiat pour nous ; mais l'empire était menacé. Ces hommes n'ont pas calculé avant de par-

tir et nous ne devrions pas calculer maintenant qu'il s'agit de les récompenser. Pendant leur absence nous nous faisions un honneur de leur payer leur salaire ; nous devrions nous enorgueillir cent fois plus maintenant de ne pas les laisser à la merci de la modique pension qu'ils reçoivent du gouvernement anglais. Le chiffre des pensions en Angleterre est proportionné au genre de vie de la généralité des soldats de l'armée anglaise. Mais la condition du soldat anglais ordinaire est bien différente de celle du volontaire canadien, et nous ferions preuve d'ingratitude envers ceux de nos compatriotes qui ont si bien mérité de la patrie, si nous nous contentions pour eux de la pension qu'ils retirent du gouvernement anglais. Cela voudrait dire que nous ne voulons rien faire pour eux. Je suis convaincu que tous les Canadiens, sans distinction de parti, de race ou de culte, seraient heureux d'accorder une récompense raisonnable à tous ceux qui ont reçu des blessures ou contracté des maladies pendant la campagne d'Afrique-sud.

M. SPROULE : Je ne me lève que pour déclarer que j'approuve de tout cœur ce que viennent de dire les deux honorables messieurs qui m'on précédé. La défense de son pays est le plus bel acte de civisme qu'un homme puisse accomplir et ceux qui, à l'heure du danger sont prêts à exposer et même donner leur vie pour le salut de la patrie, méritent, selon moi, les plus belles récompenses que leurs concitoyens puissent leur accorder. C'est un fait reconnu que tous les pays civilisés se montrent généreux à l'égard de ceux qui prennent les armes pour défendre le drapeau et ceux qui reçoivent des blessures ou contractent des infirmités au service de la patrie ont droit à sa gratitude. L'empire anglais est universellement reconnu pour la générosité avec laquelle il traite ses défenseurs. Beaucoup de Canadiens ont donné leur vie pour défendre le Canada et beaucoup d'autres sont morts ou ont souffert pour la défense de l'empire, quand nous n'étions pas directement menacés. Dans les deux cas, ces hommes courageux ont droit à notre sollicitude. Ceux qui, comme l'infortuné Mulloy, se trouvent dans des circonstances particulièrement pénibles, méritent une récompense spéciale, et le gouvernement devrait signaler par une libéralité tangible, l'héroïsme et les malheurs de Mulloy. Ce serait une honte de le priver d'une juste récompense, et de se contenter pour lui des 65 cents par jour que lui accorde le gouvernement anglais. En serions-nous rendus à compter sur le gouvernement anglais pour récompenser et honorer ceux des enfants du Canada qui ont rendu à leur pays un service aussi signalé ? Je considère que tous ceux qui sont allés en Afrique pour la défense de l'empire, qu'ils aient combattu ou non, devraient être traités avec la plus grande libéralité. Nous devons leur exprimer d'une manière substantielle notre admiration et le cas que nous faisons des services qu'ils ont rendus.

M. OLIVER.

W. A. GALLIHER (Yale et Caribou) : Je désire aussi ajouter quelques mots à ce qui a été dit par les honorables députés qui ont pris la parole sur cette question.

J'approuve de tout cœur ce qu'ils ont dit. Un certain nombre d'habitants de ma province sont allés combattre dans le Sud-africain ; quelques-uns y ont perdu la vie, les autres sont revenus au pays. Au nombre de ces derniers se trouve un jeune homme qui habite actuellement la ville de Rossland ; ce fut un brave soldat et un excellent éclaireur qui fit partie des deux premiers détachements. A la suite d'un accident qui lui a paralysé le bras gauche, il est devenu incapable de vaquer à ses occupations habituelles. Il me semble que le gouvernement devrait faire preuve de sollicitude à son égard. Le cas signalé par l'honorable député de Dundas (M. Broder) est exceptionnel et se recommande particulièrement à la générosité du gouvernement. Il est d'autres personnes cependant dont on devrait aussi récompenser les services, bien que dans une mesure plus restreinte. Le gouvernement actuel, j'en suis convaincu, n'est pas indifférent à cette question et saura traiter comme il convient les malheureux dont le patriotisme les a fait voler au secours de l'empire.

Je désire aussi appeler l'attention sur un autre sujet qui me paraît assez délicat, attendu que j'ai moi-même fait partie du contingent qui est allé faire la campagne d'Egypte en 1884-85. Bien que l'on ait accordé des terres à la plupart des soldats qui ont contribué à la repression de la rébellion de 1885, on n'a jamais fait le moindre cas de ceux qui ont pris part à la campagne du Soudan en 1884-85. Si j'étais le seul intéressé, je me serais bien gardé d'aborder ce sujet ; mais il y a, disséminés par tout le Canada, nombre de personnes qui ont pris part à cette campagne d'une manière glorieuse pour elles-mêmes et pour leur patrie. Elles formèrent un valeureux bataillon de l'armée anglaise chargée de faire la campagne du Soudan. Au moment où l'on songe à récompenser les services des Canadiens qui sont allés combattre en Afrique Australe, je crois qu'il serait convenable de ne pas oublier ceux qui ont couru d'aussi grands dangers sur les eaux rapides, constamment exposés aux attaques de l'ennemi. Le gouvernement devrait prêter l'oreille à leurs réclamations. C'est la première fois que je mentionne ce sujet ; si je l'ai abordé, c'est que je crois l'occasion favorable pour attirer l'attention du gouvernement sur les réclamations de ces personnes qui, on devra le reconnaître, méritent certains égards.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas que je puisse rien ajouter aux paroles si éloquentes de mon honorable ami de Dundas (M. Broder) et des autres députés qui se sont fait entendre ; néanmoins, je dirai que je suis prêt à approuver toute dépense que le gouvernement voudra faire dans le but de rendre justice à ceux qui sont aujourd'hui

victimes des services qu'ils ont rendus à la patrie dans le Sud-africain. Le cas de M. Mulloy peut servir d'exemple. Il y a sans doute d'autres cas aussi intéressants que le sien. J'ai eu l'occasion de rencontrer M. Mulloy lorsqu'il se rendit à Halifax pour y suivre les cours d'une école pour les aveugles. Je l'ai prié de me raconter les circonstances dans lesquelles il avait perdu la vue, et bien que son récit fut marqué au coin de la plus grande modestie, je n'ai pu m'empêcher d'admirer la bravoure dont il avait fait preuve en cette occasion, et je considère que le gouvernement est tenu de témoigner sa haute approbation d'une conduite aussi héroïque. Il nous a fait plaisir de voir ces soldats s'embarquer pour le Sud-africain. La foule les a acclamés à leur départ et à leur retour. Par la perte de la vue, M. Mulloy se trouve condamné à une existence bien différente de celle dont il aurait pu jouir. C'est un homme très habile qui pouvait compter sur une brillante carrière ; privé de la lumière, il est maintenant virtuellement incapable de subvenir à ses besoins. Voici déjà plusieurs années qu'il est dans cette situation précaire sans que le pays ait encore voté un sou pour lui venir en aide. Voilà, ce me semble, un état de choses dont il n'y a pas lieu de s'enorgueillir, et le plus tôt on y remédiera, le mieux ce sera. Je ne suis pas sans savoir que la question des pensions pourrait prendre des proportions démesurées si l'on ne procédait d'après des principes bien définis ; mais je ne crois pas qu'il y ait de danger pour l'intérêt public à ce que l'on s'occupe du cas de M. Mulloy et d'autres personnes que leur service en Afrique ont mises en état d'invalidité. Le pays ne s'imposera de ce chef aucun fardeau bien sérieux, et le précédent que nous établirons ne comportera aucun danger sérieux pour l'avenir. J'appuierai volontiers tout projet que le gouvernement pourra présenter dans le but d'accorder à ces personnes ce qui leur est légitimement dû.

Le PREMIER MINISTRE : Le cas du soldat Mulloy, que mon honorable ami de Dundas a signalé à l'attention de la Chambre, est de ceux qui ne peuvent manquer d'exciter la sympathie de tous ceux qui en prennent connaissance. Non seulement le soldat Mulloy a fait preuve de courage sur le champ de bataille, mais il a encore provoqué l'admiration générale par la force d'âme avec laquelle il a supporté le grand malheur qu'est la perte de la vue. Si l'on doit s'occuper de cette question, il faudra la résoudre en son entier et non pas s'arrêter au cas de l'un ou de l'autre de ceux que l'accomplissement de leur devoir envers la patrie a plus ou moins mis en état d'invalidité. Lorsque, en octobre 1899, les colonies furent invitées à contribuer leur part à la guerre sud-africaine, le gouvernement britannique s'engagea à défrayer certaines dépenses et de prendre les pensions à sa charge. Sous ce rapport, les autorités anglaises ont rempli leur engagement, mais pour nous qui habitons ce côté-ci de l'Atlantique, une pension dont le chiffre serait suffisant en Angleterre pourrait nous sembler étrangement insuffisante. Dans des circonstances égales, une pension de 65 cents par jour serait insuffisante au Canada. Je crois savoir aussi qu'on a puisé dans le fonds public prélevé en 1899-1900, et qui a atteint, ce me semble, un chiffre fort respectable, pour venir en aide à ceux qui, comme le soldat Mulloy, ont reçu des blessures graves en Afrique Australe.

M. BRODER : Je crois qu'on lui a donné $1,000.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore quelle somme on lui a donnée, mais je crois savoir qu'il a reçu quelque chose. Si je fais cette observation, ce n'est pas dans le but de contrecarrer la demande de mon honorable ami, mais simplement pour signaler une circonstance dont il convient de tenir compte en temps opportun. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que, parlant au nom du gouvernement, j'ai dit, dans une circonstance antérieure, que le pays nous saurait gré de tout ce que nous pourrions faire pour venir en aide à ceux qui sont allés prendre part à la campagne au péril de leur vie. Cette question a fixé l'attention de mon collègue de la milice. Je regrette qu'il ne soit pas ici aujourd'hui ; je regrette aussi que la besogne pressante de cette longue session ne m'ait pas permis de m'occuper de cette question. Je suis sûr cependant qu'elle n'a pas échappé à l'attention de mon honorable ami le ministre de la Milice, et il est tout probable que dans quelques jours—je ne saurais dire quand——

M. BRODER : J'avais prévenu le ministre de la Milice de mon intention de soulever la question ; il n'ignorait donc pas que je devais l'aborder.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien à redire à cela. Le ministre de la Milice a de bonnes raisons pour ne pas se trouver ici aujourd'hui, mais s'il était présent, il pourrait faire connaître la décision qu'il a prise en cette matière. Je me ferai un devoir de lui signaler la question et de lui dire l'accueil favorable que lui ont fait les membres de cette Chambre.

M. S. HUGHES (Victoria) : C'est la troisième fois depuis l'ouverture de la présente session que la Chambre est saisie de cette question, non pas uniquement à propos du cas du soldat Mulloy, mais à propos de tous ceux qui ont éprouvé des blessures en Afrique australe. A mon sens, le premier ministre a raison de dire qu'il ne convient pas de faire d'exception en faveur du soldat Mulloy. J'ai eu de nombreuses entrevues avec le ministre de la Milice qui s'est dit prêt à accorder la plus bienveillante attention à la question. Il me fait plaisir d'entendre le premier

ministre aborder dans le même sens ; cela est un gage de succès. Je ferai observer que nombre de ces soldats ont perdu qui un bras, qui une jambe, qui un œil, et que le fonds patriotique ne saurait suffire à tous leurs besoins. A part une modeste pension, on pourrait trouver de l'emploi dans les administrations publiques pour ces jeunes gens estropiés. En Angleterre, une société s'est constituée dans le but d'assurer des situations aux hommes de la réserve de l'armée, ainsi qu'à ceux qui ont reçu des blessures graves sur le champ de bataille, et les patrons anglais répondent aux demandes de cette société d'une manière qui leur fait le plus grand honneur. Aucun des jeunes Canadiens estropiés sur le champ de bataille ne refuse de travailler, et je conseillerais au premier ministre de faire en sorte que des positions leur fussent trouvées dans les administrations publiques. Diverses nations ont mis à l'étude la question des pensions en général. La Nouvelle-Zélande a adopté un système satisfaisant de pensions qui sont servies non seulement à ceux qui ont reçu des blessures graves au service de l'empire, mais aussi aux personnes que leur grand âge rend incapables de travailler. Les plus grands hommes d'Etat anglais ont demandé que des pensions fussent créées pour les vieillards et payés à même les deniers publics. Je crois que tous les membres de cette Chambre approuveront le premier ministre si, avant la clôture de la présente session, il inscrit au budget supplémentaire un crédit destiné au paiement d'une pension au nombre relativement restreint de soldats qui ont été sérieusement blessés dans le Sud-africain.

Je suis heureux d'apprendre que mon honorable ami (M. Galliher) est un de ceux qui ont pris part à l'expédition du Nil, et je le félicite d'avoir attiré l'attention de la Chambre sur les concessions de terres. J'ai bon espoir que le gouvernement accordera la plus sérieuse attention à cette question.

Pour faire voir les titres que font valoir certaines gens à une pension, je dirai est venu me dire qu'il avait pris les armes en 1837-38, et me prier de lui avancer le montant de sa réclamation. Il n'avait, en réalité, pris part à aucun combat, n'ayant servi qu'une couple de jours ; mais il croyait cependant avoir droit à une pension. Répondant à une question que je lui posai, il déclara avoir servi dans les rangs des "loyalistes," mais je lui fis observer que ses chances de succès auraient été beaucoup plus grandes s'il avait combattu pour le parti adverse. Quoi qu'il en soit, la nation canadienne devrait songer maintenant à récompenser de quelque manière les braves qui ont reçu des blessures graves en combattant pour l'empire. La dernière guerre n'a peut-être pas plus d'une cinquantaine de Canadiens en état d'invalidité, et si on leur accordait une pension, je ne crois pas qu'une seule voix discordante se fît entendre dans tout le Canada.

M. HUGHES (Victoria).

M. MONET : L'honorable député pourrait-il me dire si, de tous ceux qui sont allés combattre en Afrique-australe, il en est un seul qui a bénéficié du fonds d'assurance au sujet duquel sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, fit tant de bruit pendant la session de 1900?

M. HUGHES (Victoria) : Comme il n'y a plus d'inconvénient, je suppose, à ce qu'on dévoile les noms, je dirai que lorsque j'offris de lever des troupes pour le Sud-africain, M. Hugh Graham, propriétaire du Star, de Montréal—celui dont on s'est si fort occupé aujourd'hui même—m'offrit par dépêche de payer une assurance de $1,000 sur la vie de chacun des mille hommes que je désirais recruter. J'avais compris, cependant, que l'assurance était payable en cas de décès et non en cas de blessures ou d'invalidité.

M. MONET : Il me semble qu'elle comportait une certaine indemnité à être versée en cas d'infirmité contractée dans le service.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'en sais rien. Fort heureusement, je n'ai pas été à la peine de mettre un tel fonds à contribution ; mais les estropiés eussent-ils eu droit à une indemnité, je ne crois pas qu'aucun Canadien se fût opposé à ce que l'Etat leur accordât une récompense supplémentaire.

M. R. L. BORDEN : Je sais que l'assurance dont vient de parler l'honorable député a été payée dans le cas de deux soldats qui habitaient tout près de chez moi.

M. MONET : Ces hommes avaient-ils été blessés?

M. R. L. BORDEN : Ils avaient été tués.

L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Après les opinions qui ont été émises de toutes les parties de la Chambre, et le premier ministre ayant exprimé sa sincère sympathie, il est inutile de rien ajouter à ce qui a été dit sur cette question. Il m'a cependant fait peine d'entendre le premier ministre déclarer qu'il n'y a virtuellement pas d'espoir de voir régler cette question pendant la présente session qui, dit-on, tire à sa fin. Comme l'a dit mon très honorable ami ,la question repose entre les mains de ses collègues, ce qui signifie que le gouvernement ne l'a pas encore mise à l'étude ; il n'y a donc guère lieu d'espérer qu'on en arrivera à une solution et que le gouvernement présentera à ce propos quelque projet bien mûri. Je ne fais pas cette observation en manière de reproche à l'adresse du gouvernement ; je demande seulement que ce dernier se rende au vœu général de la Chambre ; qu'il élabore un projet susceptible d'amener la solution immédiate de la question au lieu de la renvoyer à la prochaine session du parlement.

M. EMMERSON : L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a dit qu'il serait à désirer que, en plus de l'aide pécuniaire qu'on pourrait leur accorder, les volontaires de

l'Afrique australe pussent trouver de l'emploi dans les administration publiques. Il n'est que juste, ce me semble, de faire observer que le gouvernement a déjà agi dans ce sens. Je sais personnellement que le ministre des Chemins de fer a donné sur l'Intercolonial, dans les provinces maritimes, de l'emploi à un très grand nombre de ces personnes.

EXPLICATIONS DE M. SCHELL.

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire donner des explications de nature personnelle. Lorsque la Chambre s'est formée en comité des subsides, jeudi dernier, le 13 courant, l'honorable député de Grenville (M. Reid) s'est permis pour la quatrième fois à cette session d'accoler mon nom à celui du surintendant du canal de Williamsburg. Déjà, au cours de remarques peu flatteuses pour le surintendant, il avait à maintes reprises affirmé que ce monsieur avait été nommé par mes soins. Je viens de remarquer, page 14569 des Débats, que l'honorable député s'est exprimé dans les termes suivants :

Comme je l'ai dit l'autre soir, lorsqu'on lui a donné cet emploi, un des plus importants qui s'exercent sur le parcours de la rivière et dont le titulaire devrait connaître parfaitement les intérêts du commerce maritime, il était instituteur à Glengarry. Je ne crois pas qu'il eût encore vu un canal, lorsqu'il fut nommé à ce poste important—il était, pour me servir d'un euphémisme,—le trésorier de l'honorable député de Glengarry (M. Schell).

Je tiens à déclarer, M. l'Orateur, que cette assertion est—pour dire le moins—absolument erronée. Comme je l'ai déjà dit, ce M. Stewart fut autrefois, étant encore jeune homme, instituteur à Glengarry. Plus tard, il trouva de l'emploi à Montréal, à Ottawa et en je ne sais combien d'autres endroits, mais en 1900, il n'habitait plus Glengarry depuis un grand nombre d'années. Il n'était pas mon homme d'affaires, ce n'est pas moi qui l'ai fait nommer, et je n'avais alors aucun rapport avec lui. Il est vraiment malheureux, M. l'Orateur, qu'un membre de cette Chambre juge à propos d'abuser de son privilège de représentant du peuple pour venir, comme l'a fait l'honorable député de Grenville, attaquer ici un employé de l'Etat. Je connais M. Stewart et je sais que ses chefs le considèrent comme un bon et utile employé, et s'il n'a pas l'heur de plaire au représentant de Grenville, ce n'est pas une raison pour qu'on se livre contre lui à des attaques de cette sorte. Je dois dire que ce monsieur n'appartient pas à la famille des Stewart de Glengarry ; il n'est pas parent de ces derniers, et n'a pas vu le jour dans ce comté.

M. BRODER : Tant mieux pour cette famille-là.

M. SCHELL : Dans le comté de Glengarry les Stewart sont très nombreux, et je ne crois pas qu'un seul d'entre eux consentirait à s'abaisser au point de frapper un adversaire dans le dos ou de se retrancher derrière un privilège comme l'a fait l'honorable député de Grenville à trois reprises pendant la session. Je connais bien M. Stewart ; j'ai le plaisir de le compter au nombre de mes amis, mais je suis parfaitement étranger à sa nomination. Je ne veux pas laisser entendre par là qu'il m'eût répugné d'y contribuer ; je tiens simplement à déclarer que les assertions de l'honorable député de Grenville sont absolument dénuées de fondement, et que jamais, ni directement ni indirectement, M. Stewart n'a été mon agent politique, et que je suis parfaitement étranger à sa nomination.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, jamais peut-être il ne s'est dit quoi que ce soit dans cette Chambre des communes qui ait plus sollicité l'attention que ce qu'a dit en 1894 l'opposition de ce temps-là, qu'il fallait maintenir les recettes et les dépenses du Canada à $2,000,000 environ moins que les 38 millions qui étaient alors le chiffre des dépenses du pays. Ces messieurs n'étaient pas tous d'accord sur le montant dont on pouvait réduire ces 38 millions. Les uns voulaient une réduction de 2 millions, d'autres 3 millions ou 4 millions ; quelques-uns, 5 millions; il s'en trouvait un, je crois, qui serait allé jusqu'à 6 millions. Quoi qu'il en soit, si nous adoptons la plus modérée de ces opinions, celle qui paraîtrait être la plus juste, et que nous en fassions l'application aux dépenses de ce temps-là, les dépenses ordinaires du Canada auraient dû être, au dire de ces critiques, de $36,000,000, ou, en y comprenant la dépense imputable sur le capital, de $41,000,000. Cela équivalait à une promesse que ces messieurs, représentants du parti libéral, faisaient au peuple, que, s'ils étaient élus, ils conduiraient les affaires du pays pour la somme que je viens de mentionner. Le pays les a évidemment pris au sérieux, et a pensé qu'arrivés au pouvoir, ils réduiraient les dépenses publiques et, par suite, les impôts, dans la mesure promise, ou à peu près. J'ai à peine besoin de dire que ces promesses d'économie ne sont pas réalisées. Si nous examinons quelles sont aujourd'hui les recettes et les dépenses du Canada, nous verrons que, depuis 1896, la recette, et conséquemment les impôts, ont augmenté d'une façon très rapide, et les dépenses du pays en proportion.

Au lieu de faire ce que le peuple attendait de lui, le gouvernement a marché dans une direction tout opposée. Au lieu de pratiquer

l'économie, il n'a cessé d'ajouter au fardeau qui pèse sur le peuple et d'augmenter les dépenses du pays. La recette, en 1896, était de $7.20 par tête, et la dépense, de $7.26. En 1902, dernière année pour laquelle le gouvernement a présenté des rapports, la recette, au lieu d'être de $7.20 par tête, était de $10.64, et la dépense, de $9.30 par tête, au lieu de $7.26.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La balance était du bon côté.

M. BELL : Oui. Pour le dernier exercice, adoptant les chiffres que nous trouvons dans la Gazette, la recette a été de $11.94 et la dépense, de $9.37. Ici encore la balance est du bon côté ; mais c'est une bien forte augmentation sur les chiffres de 1896. L'augmentation par tête depuis ce temps-là est, dans le revenu, de $4.74, et, dans la dépense, de $2.11 ; ainsi donc, bien que le pays ait eu d'abondants revenus,—et j'aurai l'occasion avant de terminer d'indiquer les sources de ces revenus et de faire voir comment on les a perçus et en quelque sorte extorqués au peuple—il n'en est pas moins vrai que ces messieurs n'ont tenu absolument aucun compte de leurs promesses d'économie. Au lieu de maintenir la dépense au point qu'ils avaient eux-mêmes fixé quand ils étaient dans l'opposition, ils l'ont augmentée de $2.11 par tête. Cette augmentation s'est constamment soutenue depuis 1896. Les dépenses ordinaires du Canada ont augmenté, de 37 millions qu'elles étaient en 1896, à 52 millions pour le dernier exercice. Les dépenses totales ont augmenté de 44 à 64 millions. Depuis que le présent gouvernement est au pouvoir, la dépense n'a fait que monter d'année en année. Cette année même, bien qu'il y ait eu, un moment, quelque espoir d'économie, la dépense a excédé de $50,000 celle de l'année dernière, qui a été singulièrement exagérée. Ces chiffres nous permettent d'apprécier jusqu'à quel point la dépense intéresse chaque père de famille. Prenons 5½ comme moyenne du nombre des membres de chaque famille canadienne : nous trouvons, pour 1903, que la recette s'est élevée à $67,677 par famille, $11.94 par tête ; et la dépense à $51.54 par famille, $9.37 par tête. C'est là, j'ai à peine besoin de le dire, une bien forte augmentation sur les chiffres que nos censeurs de 1893 et 1894 considéraient comme extravagants lorsque c'étaient les conservateurs qui administraient la chose publique. Nous nous ferions peut-être une idée plus juste de la façon régulière dont le présent gouvernement s'est appliqué à augmenter la dépense, si nous confrontions sept années du régime conservateur, les dernières, celles de 1890 à 1896, alors que la moyenne des dépenses ordinaires était de 37 millions et la moyenne des dépenses totales, de 42 millions, avec les sept années qui ont suivi. La comparaison de ces sept années de l'administration conservatrice avec les sept années du régime libéral inauguré en 1896 par le présent gouvernement nous fait voir que, dans ces sept années pendant lesquelles ce gouvernement a été au pouvoir, la moyenne des dépenses ordinaires a augmenté de 37 millions à 44 millions, et la moyenne des dépenses totales, de 42 millions à 54 millions ; ce qui fait, dans un cas, une augmentation de 7 millions et, dans l'autre, de 12 millions. Ce sont là de bien fortes augmentations. Dans le cas des dépenses ordinaires, l'augmentation est du cinquième environ du montant que le parti libéral avait fixé comme suffisant pour administrer les affaires du pays. Ces messieurs étaient allés jusqu'à dire qu'une dépense plus considérable n'était absolument pas justifiable. Lorsqu'il arrive, de temps à autre, que nous leur reprochons de n'avoir pas tenu leurs promesses, ils arguent des nouvelles conditions où se trouve le pays qu'ils sont justifiables de dépenser comme ils le font. Ils disent que, si la dépense est grande, le revenu l'est aussi ; et que le pays est assez riche pour faire, en 1903, ce qu'il n'avait pas pu se permettre il y a sept ans. Ils appuyaient, en 1894, sur ce que les impôts étaient non seulement trop élevés, mais oppressifs. Eh bien ! si nous jugeons des affaires du pays par l'état de ses finances, nous voyons que cette prétention n'est pas fondée. Nous n'avions, à l'époque, aucune difficulté à faire rentrer les revenus nécessaires aux besoins du pays. Une revue succincte des conditions financières du Canada en 1894, alors que ces messieurs étaient le plus affirmatifs dans l'expression de leurs vues, fera voir que le pays donnait, sans taxation excessive ni impositions bien lourdes, tout l'argent nécessaire à l'administration de la chose publique.

En 1893, par exemple, la dépense imputable sur le fonds consolidé a été, en chiffres ronds, de $37,000,000, et la dépense totale, de $41,000,000. Cette année-là, le revenu a été de $38,000,000 ; un million de plus que la dépense imputable sur le fonds consolidé. En 1894, la dépense imputable sur le fonds consolidé a été de $37,000,000, et la dépense totale, de $43,000,000. Le revenu, cette année-là, a été de $36,000,000 : un million de moins environ que la dépense imputable sur le compte courant. Ce déficit est relativement léger, et il eût été facile de le combler en ajoutant bien peu de chose à l'impôt. Au reste, la cause de ce déficit était que l'on avait considérablement réduit les impôts sous l'habile administration du ministre des Finances de ce temps-là. Somme toute, pour les deux années que j'ai mentionnées, il y a eu un surplus de $180,000. On voit donc que, pour ces années-là, la dépense et la recette, à bien peu de chose près, se balançaient. Le revenu était, en 1893, de $7.73 par tête ; en 1894, de $7.29 ; la dépense, en 1893, était de $7.46, et, en 1894, de $7.54. Ces chiffres font voir que, sous le système de finance alors en vogue, le gouvernement administrait les affaires de façon à maintenir le revenu et la dépense à peu près dans les conditions où ils

doivent être, c'est-à-dire dans un équilibre presque parfait.

Or, il convient d'observer, en outre, qu'à cette époque, nous venions d'entrer dans une période de dépression, qui atteignit son plus haut degré en 1895. Nous n'étions pas, comme aujourd'hui, dans une période d'expansion, de prospérité commerciale ; nous approchions de l'extrême limite d'une de ces dépressions qui visitent périodiquement tous les pays. Il ne faut pas oublier non plus, en comparant ces deux époques, que le ministre des Finances d'alors avait supprimé l'impôt sur les sucres et autres articles, et avait par là soulagé le peuple d'autant. On a estimé que cette action du ministre des Finances devait sauver au peuple 19 millions en quelques années ; et je crois que l'estimation était exacte. Cette énorme réduction dans les impôts, qui a procuré au pays un si grand soulagement, rend compte bien facilement des quelques petits déficits que l'on a eus à cette époque. Nous avons maintenant un tout autre état de choses. Ayant démontré la fausseté du raisonnement du ministre des Douanes, qui dit que le pays était, pendant les années dont je viens de parler, dans une situation telle que le gouvernement d'alors pouvait bien diminuer les taxes et la dette publique et restreindre la dépense, je crois pouvoir de même démontrer que, si le gouvernement du jour jouit de revenus considérables, cela est dû non seulement à cette ère de prospérité que nous connaissons en commun avec le reste du monde, mais encore à ce que, pendant toute cette période d'expansion, de prospérité, d'accroissement des affaires et d'élévation des prix, il n'a pas suivi un système de finances sain, il n'en a pas pris occasion de soulager le peuple des impôts inutiles au bien public, mais a maintenu des taxes qui ne se justifient que par une pressante nécessité exigeant que l'administration tire des citoyens chaque dollar dont ils peuvent disposer en vue de pourvoir aux besoins de la chose publique. Le gouvernement d'aujourd'hui n'a pas diminué les droits comme l'a fait, pendant une période d'expansion et de grande prospérité antérieure à 1893, le gouvernement dans lequel l'honorable Geor-George E. Foster était ministre des Finances. Au contraire, parvenus au pouvoir en 1896, au moment où nous entrions dans cette période d'expansion et de brillantes conditions financières dont nous avons joui depuis, il s'est empressé d'ajouter aux impôts que M. Foster avait dû créer pour subvenir aux besoins de l'administration pendant ces dures années de dépression. Non seulement on a maintenu les taxes que l'honorable M. Foster avait imposées, mais on y a ajouté, considérablement ajouté, en mettant un impôt sur des choses d'utilité générale et qui répondent si bien à l'appel d'un gouvernement qui désire grossir ses revenus. Depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement, nonobstant la rapide extension des affaires, nonobstant les claires apparences d'une longue période de bonnes années, a augmenté les droits sur le sucre, sur le tabac, sur les spiritueux, toutes choses promptes à faciliter la tâche d'une administration qui désire emplir ses coffres. On ne s'est pas contenté d'imposer ces droits ; on les a toujours maintenus depuis, dans un temps où l'on savait que le pays ne pouvait manquer de produire des revenus considérables, le commerce étant florissant, les ressources plus grandes. Le dernier exercice a donné, pour les sucres, $2,647,274 de revenus : ce qui est beaucoup plus que ce que l'on tirait de cette source en vertu des anciens droits. Cet article ne payait qu'un droit bien faible dans le temps où ces messieurs blâmaient si fort le gouvernement conservateur. L'élévation des droits sur le tabac a produit $1,642,830 de revenus. Voilà ce que le gouvernement a ajouté à ses revenus dans un temps de prospérité ; voilà ce qui a contribué à créer le surplus dont on est si fier : ce sont là de lourds impôts qui ne pourraient se justifier que si le pays se trouvait en pressant besoin d'augmenter ses revenus. Le présent gouvernement a refusé de diminuer ces droits, bien que la conséquence nécessaire de leur maintien soit d'augmenter beaucoup le chiffre de l'impôt par tête de la population. Et pourquoi a-t-on refusé de les diminuer ? Je n'apprendrai rien, je suppose, à ceux qui, pendant les sept dernières années, ont occupé un siège dans cette Chambre, si je dis que le gouvernement compte, pour l'appui qu'il attend du peuple, sur les grands revenus et les gros surplus qu'il est en mesure, d'année en année, d'annoncer au parlement et au pays. Sans cela, je crois qu'il ne persisterait pas à maintenir les impôts au point où ils sont. Apparemment, pour ces messieurs, un bon système de finances consiste à percevoir des revenus considérables, et le meilleur titre à l'appui et à l'admiration du peuple est de prouver à ce dernier que l'on tire de lui de grandes sommes absolument inutiles à l'administration du pays pendant l'année. Ces surplus signifient, la chose va de soi, que l'on prend aux citoyens bien au-delà de ce qu'il faut pour les dépenses et les besoins ordinaires du pays.

Ce n'est pas ce que l'on entend généralement par un bon système de finances. Ce que l'on entend par là, c'est que le gouvernement doit pourvoir au paiement des services publics, et maintenir l'égalité entre les revenus du pays et les dépenses ordinaires. Pour assurer autant que possible cette égalité, on a imaginé en vue de soulager les citoyens de charges trop lourdes et prévenir la nécessité où le gouvernement peut se trouver d'avoir à leur demander plus qu'il n'est suffisant pour satisfaire aux dépenses ordinaires du pays. Un bon système de finances consiste donc, d'après moi, et je crois que cela doit être évident pour tous, à réduire les dépenses tant que peut le permettre l'administration efficace des affaires du pays, et, en même temps, à réduire les impôts de façon que les revenus égale

précisément les dépenses ordinaires. Il faut mettre dans les dépenses ordinaires la plus stricte économie, et ne demander au revenu que ce qu'il faut exactement pour rencontrer, ou bien peu au delà, les dépenses ordinaires. Une fois que l'on a pourvu aux divers services publics, aux besoins journaliers du pays, le reste, les travaux de tout genre que l'on entreprend, devraient se payer, non avec des surplus, fruit d'impôts excessifs, mais conformément à un système de dépenses imputables sur le capital, qui en répartirait le coût sur l'ensemble des années durant lesquelles ces travaux doivent profiter au pays. La population les paierait ainsi graduellement pendant le temps qu'ils lui sont utiles. De cette façon, le pays paye chaque année ses dépenses ordinaires, et, de plus, au moyen d'un fonds d'amortissement, il paye sa proportion des dépenses extraordinaires prises sur les capitaux.

Un système qui permet à un gouvernement d'avoir des surplus considérables ne peut être répréhensible. L'hôtel, quand les affaires y sont administrées avec économie, peut toujours se procurer de l'argent, en emprunter à de bien meilleures conditions que ne le pourrait faire un citoyen même riche, et, à plus forte raison, qu'un citoyen moins fortuné ; il me semble donc qu'il vaut mieux, tant pour le gouvernement que pour le pays, se procurer par voie d'emprun les sommes requises pour les dépenses extraordinaires, et les rembourser au moyen d'un fonds d'amortissement judicieusement appliqué, plutôt que d'y employer des surplus qui ne peuvent provenir que d'impôts excessifs. Une autre raison, c'est que les surplus, les revenus exagérés conduisent à l'extravagance, comme l'a soutenu, avec beaucoup d'énergie et beaucoup d'effet, un député qui siégeait de ce côté-ci de la Chambre au temps où le parti conservateur était au pouvoir ; car les conservateurs, eux aussi, ont eu des surplus pendant bien des années. Il n'est pas besoin de faire une bien longue étude des estimations de cette année, comme, d'ailleurs, des années passées, pour s'apercevoir que la suite inévitable des gros revenus est d'augmenter la dépense, et d'induire à l'extravagance tout gouvernement qui jouit de surplus inutiles pour les besoins ordinaires de l'administration.

Autre chose encore. Il y a dans le pays un certain nombre de personnes qui ont de la fortune ; mais cette classe est peu nombreuse. La classe de ceux pour qui l'argent a une grande importance, qui n'en ont jamais de trop, et qui, au contraire, passent la plus grande partie de leur temps à emprunter, est beaucoup plus nombreuse. Le gouvernement a pris aux premiers, à ceux qui ont de la fortune, des capitaux disponibles, de l'argent de reste, près de $100,000,000, en vertu d'un plan financier qui, sans le secours de l'impôt, lui permet de se faire des revenus considérables avec l'argent qui lui est en quelque sorte prêté par le peuple, et dont il dispose, outre d'autres sommes qu'il emprunte autrement. Le gouvernement a près de 40 millions de dollars de billets en circulation, qu'il endosse et qu'il garantit, que le peuple accepte comme de l'argent comptant, et que l'administration échange contre de l'argent comptant. Voilà donc 40 millions que le peuple prête pour ainsi dire au gouvernement. Il y a de plus dans les banques d'épargne du gouvernement fédéral, dans les banques d'épargne des bureaux de poste, 60 millions de dollars de dépôts ou à peu près. De ces deux sources, et cette classe de gens, des hommes d'affaires qui tiennent l'argent en circulation, et de ceux qui sont mieux partagés sous le rapport de la fortune, qui se servent des banques d'épargne et y déposent les fonds dont ils peuvent disposer, le gouvernement du jour reçoit en approchant $100,000,000. Il ne paye sur tout cela qu'un intérêt bien minime, moins de 2 pour cent ; 1.87 pour cent, je crois.

Il semble donc qu'avec ces 100 millions, le gouvernement ait déjà pris au peuple, au moyen de ses caisses d'épargne et de la circulation de ses billets, tout ce que ce dernier peut donner utilement et sans trop de dommage pour lui à l'administration du pays. Le gouvernement, qui se crée un surplus en maintenant les impôts, ne fait autre chose que prendre au peuple l'argent dont ce dernier a bien plus besoin que lui, qu'il emploierait avec beaucoup plus de fruit que lui, et qui serait bien mieux dans sa caisse que dans les coffres du gouvernement. Outre qu'un surplus considérable, dépassant de beaucoup les besoins de l'administration, incite à l'extravagance, c'est 14 millions que le gouvernement arrache cette année au peuple, et dont ce dernier ferait un bien plus utile emploi que le gouvernement. Une grande partie de la population de ce pays emprunte, à 6 ou 7 pour 100 généralement, tandis que le gouvernement, s'il a besoin d'argent dans une circonstance imprévue, ne paye que 3 pour 100, et même moins. Ainsi, cet argent, ces sommes considérables que le gouvernement accumule inutilement dans ses coffres et qui proviennent de l'excédant de la recette sur la dépense, sont le fruit d'un détournement fort préjudiciable au peuple, qui s'en servirait avec grand avantage. De fait, c'est le peuple qui crée le surplus. Je crois avoir entendu, en certaines circonstances, les membres du cabinet s'exprimer de façon à faire croire que c'est le gouvernement, le ministre des Finances, qui ont créé le surplus et doivent en avoir tout le mérite. Les surplus viennent du peuple, c'est lui qui les fait, à ses dépens, au préjudice de ses propres intérêts. Le peuple crée le surplus, et il perd en le créant.

J'ai dit que ces surplus considérables amènent des dépenses considérables. On sait fort bien que, depuis le jour où ce gouvernement est parvenu au pouvoir, les dépenses du pays ont grandi rapidement. Nous n'avons pas oublié cette exclamation d'un mem-

bre distingué du cabinet, à qui l'on faisait remarquer l'augmentation considérable des dépenses du gouvernement : " Oh ! oui, répliqua-t-il, mais attendez à l'année prochaine et vous verrez."

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est plus de ce côté-ci de la Chambre, mais de l'autre côté.

M. BELL : Il n'est pas ministre des Finances de ce côté-ci. S'il est de ce côté-ci, je ne l'y ai pas vu. Son esprit est évidemment de l'autre côté. Selon toute apparence, il est, autant que jamais, le maître de l'administration, en tant qu'il s'agit de la dépense.

M. MONET : L'ex-ministre des Travaux publics a déclaré, à la dernière assemblée qu'il a tenue à Saint-Hughes, dans le comté de Bagot, qu'il n'avait plus confiance en la présente administration ; il est donc passé aux conservateurs.

M. BELL : Je présume que nul n'est plus que lui, au Canada, en mesure de juger du mérite du gouvernement, et de formuler à son égard une opinion que tout mon désir serait de trouver exempte de prévention. Un événement très important dans l'histoire du Canada, qui s'est passé en 1901, vient à point fournir la preuve décisive de ce que j'ai avancé en disant que la possession de grandes sommes d'argent a pour effet d'entraîner le gouvernement à faire de folles dépenses ; je veux parler du dernier recensement. Le dernier recensement a coûté au pays plus de deux fois autant que le recensement précédent, exécuté sous une administration qui n'avait pas pour objectif d'accumuler des surplus, qui ne se vantait pas d'avoir des surplus, qui ne faisait pas sa principale occupation d'obtenir des surplus. Le dernier recensement a coûté au moins $100,000 de plus que le double de ce qu'avait coûté l'avant-dernier recensement ; et pourtant le dénombrement ne donne qu'une augmentation d'à peu près 10 pour 100. Vous avez là un exemple de ce que produisent ces idées d'abondante et de croissante prospérité ; vous avez là un exemple de ce que des coffres pleins jusqu'aux bords peuvent conseiller à un gouvernement dans l'exécution d'une œuvre d'intérêt public ; vous voyez là bien clairement ce qui arrive quand ceux qui ont quelque chose à faire pour le pays peuvent s'adresser au maître pour la paye avec la pleine connaissance des revenus dont jouit le gouvernement, revenus qui dépassent de beaucoup ce que requièrent les besoins du pays. Le recensement de 1901 a coûté $100,000 de plus que le double de ce qu'avait coûté le recensement de 1891.

M. TALBOT : Il est deux fois mieux fait.

M. BELL : S'il est deux fois mieux fait, il doit y avoir beaucoup de bulletins et de volumes à publier que nous n'avons pas encore vus et qui expliqueront cette dépense. Mon opinion est qu'il n'est pas moitié aussi bien fait. S'il est deux fois mieux fait, ce doit être dans la province de l'honorable député qui vient de m'interrompre (M. Talbot), et dans laquelle il s'est fait un grand mouvement de population, qui nécessitera une investigation supplémentaire.

Les frais de dénombrement ont doublé non seulement dans un comté, mais dans tous les comtés. Que la population ait augmenté ou non, le coût du recensement n'en a pas moins doublé. Il est évident que, si les frais de dénombrement sont deux fois plus élevés que ceux de l'avant-dernier recensement, la compilation a coûté plus de $100,000 de plus que le double de ce qu'avait coûté celle de 1891. Cette compilation n'est pas encore achevée, et, d'après ce que j'ai pu savoir, il n'est pas probable qu'on l'achève. Le coût du recensement fournit un bel exemple de ce que produit l'administration des affaires du pays conduite de façon à créer un surplus considérable. On y voit que non seulement dans un comté, dans un bureau, dans une division du pays, mais dans tous les comtés, tous les bureaux, toutes les divisions du pays, les frais d'administration ont augmenté énormément, et ont plus que doublé. Les suites de cet état de choses sont les mêmes, jusqu'à un certain point, dans le service civil du pays, qui touche aux détails ordinaires de l'administration de tous les jours. Les estimations de cette année font voir que le coût du service civil a augmenté d'environ $40,000. On augmente de tous côtés, et voici que cette Chambre vient de passer des lois dont le but est d'augmenter la rémunération de divers fonctionnaires, et par suite, le coût du service, qui, ainsi que l'a dit un député ministériel, va nécessiter, de la part du gouvernement, une nouvelle dépense de $80,000 ; de sorte que nous aurons, pour cette année, une augmentation de $120,000 dans le service civil du pays. Le service civil a coûté, en 1902-1903, $1,365,244, et l'année prochaine, il coûtera près de $1,500,000. Le service civil ne constitue pas une exception ; il ne fait qu'indiquer ce qui est la règle. Nous avons, dans le département de l'Immigration, une augmentation de $150,000, sans augmentation du nombre d'immigrants. Il nous arrive de l'ouest une immigration nombreuse ; mais elle n'est pas due aux dépenses considérables que l'on fait. Ces dépenses n'ont fait entrer dans le pays rien de bien désirable en fait d'immigrants. A vrai dire, il se produit un grand mouvement de l'intérieur vers l'extérieur. Non seulement le gouvernement n'a pas arrêté la sortie des nôtres, mais le nombre grossit de ceux qui quittent l'est du Canada pour les Etats-Unis ; la quantité d'effets de colons qui passent la frontière augmente.

J'indiquerai quelques-uns des services où, depuis 1896, la dépense a été augmentée :

Service.	Augmentation.	Pour cent d'augmentation.
Intérêt sur la dette.. ..	$ 473,005	5
Administration de la justice..	191,960	25
Service civil..	100,741	7
Dépenses diverses et dépenses imprévues ..	973,757	566
Travaux publics (capital)..	2,921,948	225
Inspection des denrées..	10,933	420
Immigration..	374,643	311
Quarantaine..	169,491	178
Service maritime et service fluvial..	314,739	174
Travaux publics (revenu)	339,053	213

Ce sont là quelques exemples de ce qui est la règle, comme on peut s'en assurer en consultant la colonne des dépenses dans les comptes publics. Il n'y a qu'une exception : c'est celle du recensement ; et la raison en est que l'on n'a pas placé sous l'entête du recensement les chiffres qui s'y rapportent. On les trouve mêlés à d'autres item sous l'en-tête : Arts, agriculture, statistique. C'est un des cas particuliers où se manifeste le plus clairement l'extravagance de l'administration, et, cependant, on ne voit rien dans les comptes publics qui se rattache à cette dépense. On remarque une énorme augmentation à l'item des dépenses diverses, en-tête très compréhensif et très commode où on peut placer beaucoup d'item qu'on ne désire pas traiter d'une façon trop particulière dans les comptes publics.

Il est assez naturel de rechercher la cause de ces énormes augmentations, et on découvre des dépenses absolument stupéfiantes ; comme par exemple, un quai à Grande-Vallée, dans la province de Québec, construit non pour le public, mais pour un particulier : $50,000. Un beau cadeau fait à un individu. Naturellement, un gouvernement qui a un surplus de 13 à 14 millions ne va pas se montrer trop serré vis-à-vis un bon partisan ; et vingt bons partisans, à $50,000 chacun, ne coûtent qu'un million. Une autre dépense, également stupéfiante, est celle de $50,000 pour boucher un trou au Yukon ; défaire ce qui n'aurait jamais dû être fait. Un quai, dans Ontario, a coûté $10,000, dans un endroit où il y a personne, et où l'on n'a nul besoin d'un quai.

Un gouvernement dont les coffres sont pleins ne saurait être dur pour ceux qui viennent à lui sachant user de leur influence personnelle ou de celle des autres. Les travaux de canalisation du Saint-Laurent font assez voir que la dépense va son train spontanément, et échappe au contrôle du gouvernement. Les propriétaires d'un dragueur exécutent leurs contrats absolument à leur guise ; et le gouvernement n'y peut rien, apparemment. Il y a de l'argent en quantité dans le trésor, et quand des entrepreneurs ont une drague à leur service, pourquoi ne la feraient-ils pas travailler, et pourquoi ne présenteraient-ils pas leurs comptes au gouvernement et ne s'en feraient-ils pas payer? Ceux de nous qui ont donné leur attention cette année aux estimations connaissent beaucoup d'autres cas de même nature. Il y a neuf ans, quand ces messieurs qui siégent aujourd'hui sur les bancs du trésor siégeaient dans l'opposition, ils assuraient qu'une dépense annuelle de 38 millions était de 2 millions trop élevée, et qu'une dépense de 36 millions par année était amplement suffisante pour les services publics du Canada. Neuf ans plus tard, ils étaient au pouvoir ,et leurs premières estimations, pour l'exercice de 1902-1903, montaient à $59,061,934.90 ; leurs estimations suplémentaires, à $5,390,968.27 ; en tout, $64,425,903. Ces messieurs de la droite ont soutenu, il y a neuf ans, la suffisance d'une dépense de 36 millions ; et, s'ils paraissent avoir épousé les chiffres 3 et 6, il arrive malheureusement qu'ils ont renversé l'ordre de ces chiffres, et ont dépensé délibérément au delà de 63 millions. Cette année, on nous a fait voter, d'abord, $57,109,974.35. Ces premières estimations, inférieures aux premières estimations de l'année précédente, suggéraient à l'esprit un désir d'économie ; mais ce n'était que le premire chapitre de l'histoire, et, plus tard, se sont présentées des estimations supplémentaires, s'élevant à $10,590,863.12. Une autre fournée nous est arrivée il y a quelques semaines, montant à $771,365.55. Les estimations supplémentaires ajoutaient donc 20 pour cent aux dépenses prévues par les premières estimations : ce qui fait en tout l'énorme somme de $68,472,203,02. Neuf et un dixième pour cent de ce montant est voté pour suppléer à ce qui a manqué aux estimations de l'année dernière ; et si, l'année prochaine, nous sommes appelés à voter cette même proportion de 9.01 pour cent à ajouter aux estimations de cette année, le total des estimations de cette année se sera élevé à $74,703,173.49.

M. ROSS (Ontario) : Que sera-ce dans cinq ans?

M. BELL : Dans cinq ans, un gouvernement meilleur, plus sage, plus économe, sera au pouvoir, et la dépense sera réduite. Il est évident que le ministre des Finances n'a pas pu contrôler la trésorerie aussi effectivement qu'il l'aurait voulu. Dans son discours sur le budget, prononcé au mois d'avril dernier, il estimait à $61,650,000 les dépenses du nouvel exercice. Il n'a pas, apparemment, tenu compte de l'appétit du gouvernement ou de ses partisans ; car la dépense de l'année a atteint près de 64 millions : 3 millions de plus, ou à peu près, que les estimations du ministre des Finances en avril dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où l'honorable député prend-il ces chiffres?

M. BELL : Dans le discours du budget.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Mais l'honorable député dit que la dépense réelle est de $64,000,000.

M. BELL : J'ai englobé les crédits réguliers du dernier exercice et les crédits supplémentaires pour le dernier exercice adopté au cours de cette session-ci.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est inutile de tenir compte des évaluations, quand les chiffres réels de la dépense sont soumis à la Chambre.

M. BELL : Le ministre des Finances voudra-t-il nous donner le chiffre précis de la dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La totalité est de $62,074,000.

M. HENDERSON : Quand ces chiffres ont-ils été soumis à la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire la date précise.

M. BELL : Il m'est impossible de trouver ces chiffres. Le ministre des Finances a dépassé d'environ $424,000 ses évaluations d'avril dernier.

M. MONET : L'honorable député (M. Bell) a évalué la dépense à $68,472,000.

M. BELL : Non, j'ai dit que la dépense s'élèverait à $64,000,000. Mais quand on tient compte des dépenses que nous allons effectuer au cours du prochain exercice, ou de celles dont nous sommes déjà responsables, alors la situation devient véritablement alarmante. Bien que les évaluations de cet exercice soient énormes, elles sont minimes relativement aux dépenses que le gouvernement veut effectuer à l'avenir. Ainsi, au cours de la dernière semaine de cette session, nous avons voté $13,500,000 à titre de subventions aux chemins de fer, et voilà qu'on nous demande de voter près de $7,000,000 pour le pont de Québec. Aux derniers jours de la session, nous votons des crédits de $20,520,000. Sans doute, on prétendra que toutes ces dépenses ne s'effectueront pas au cours de l'exercice, et que nous n'aurons pas à débourser toutes ces sommes ; mais c'est autant d'obligations dont nous sommes grevés, et il est impossible qu'il nous faille y faire face. J'ai dressé un tableau indiquant les obligations dont le parlement a grevé le pays au cours de cette session, y compris les évaluations budgétaires, les subsides, les subventions afférentes à la construction des chemins de fer et les garanties. Nous avons donc voté les sommes suivantes :

Evaluations supplémentaires pour 1903	$ 300,000 00
Nouvelles évaluations, 1903	5,090,968 35
Evaluations pour 1903-4	54,109,974 35
Evaluations supplémentaires, pour 1903-4	10,590,865 12
Autres évaluations supplémentaires	771,365 55
Total	$70,863,173 29

Les subventions votées en faveur des chemins de fer atteignent le chiffre de $13,000,000. Quant aux primes à la fabrication du fer et de l'acier, les obligations, si elles égalent le chiffre du dernier exercice, seront de $1,248,359. Pour les primes à la fabrication du plomb, les obligations s'élèvent à $300,000.

Quant à la construction du Grand Tronc-Pacifique, je puis dire sans exagération que nous aurons à payer $120,000,000.

En outre, nous garantissons les obligations du Grand Tronc-Pacifique, $31,000,000, dans la supposition que la section des prairies aura une longueur de 1,000 milles et la section des montagnes une longueur de 600 milles.

Nous avons garanti les obligations du chemin de fer Canadien du Nord jusqu'à concurrence de $9,360,000.

Dans quelques heures, on nous demandera une garantie de $6,900,000 pour le pont de Québec.

Nous avons voté en faveur des fonctionnaires publics des augmentations qui coûteront au pays $80,000 et la totalié des crédis votés ou des sommes que le gouvernement devra payer au cours du présent exercice, atteint le chiffre énorme de $253,051,532.

Voilà un résultat que le gouvernement actuel ne pourra guère dépasser d'ici à quelque temps, quelles que soient les occasions qui se présentent pour la dépense des deniers publics.

M. BELCOURT : L'honorable député s'oppose-t-il aux dépenses provoquées par l'augmentation des appointements des fonctionnaires publics ?

M. BELL : Les membres de l'opposition ont pour mission de critiquer et de scruter les dépenses publiques, et bien que nous voyons d'un bon œil l'augmentation du traitement des fonctionnaires publics, il est parfaitement légitime de critiquer les obligations et les dettes imposées au pays, y compris les dépense en question. Je ne m'oppose nullement à ce qu'on accorde aux fonctionnaires publics une augmentation légitime de traitement.

M. BELCOURT : Vous ne vous opposez pas à ces augmentations ?

M. BELL : Non ; je me contente de donner les résultats de la générosité du gouvernement. Le gouvernement est fort prodigue et il justifie cette prodigalité en s'écriant : Que la prospérité règne au pays et que jamais le Canada n'a tant progressé que depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. "*Post hoc, ergo propter hoc*" n'est pas un argument bien légitime, mais apparemment, le gouvernement le fait servir à ses desseins. Mais après tout, si le gouvernement est en mesure de se vanter de ses excédents budgétaires, la chose est facile à expliquer : c'est qu'il a adopté une comptabilité toute différente de celle qui existait avant son avènement au pouvoir. Ainsi, sous le régime précédent, et même sous le

régime actuel dans une certaine mesure, le paiement des primes à la fabrication du fer et de l'acier, en guise de droits protecteurs plus élevés, était imputé sur le compte du revenu courant ; tandis qu'aujourd'hui, on l'impute sur le compte du capital, et par conséquent, chaque dollar versé à titre de prime au fer et à l'acier, vient gonfler directement l'excédent de l'exercice. L'année dernière, nous avons payé $1,242,218 à titre de primes au fer, et si le gouvernement avait appliqué la comptabilité suivie sous l'ancien régime, l'excédent serait inférieur de $1,242,218. On suivra probablement le même système pour les nouvelles primes au fer, au plomb, à la ficelle d'engerbage et autre dépenses similaires. Par conséquent, on se saurait donc établir légitimement la comparaison entre les excédents budgétaires du régime actuel et ceux du régime précédent. Le gouvernement a pour système de maintenir au plus haut point posble les impôts et d'imputer sur le compte de capital toutes les dépenses ordinaires qu'il peut y porter. C'est ce qu'il a fait relativement aux primes au fer et à nombre de subventions aux chemins de fer. Nous sommes en lieu de reprocher au gouvernement, d'avoir imputé sur le compte du capital une dépense considérable atteignant près d'un million de dollars, affectée à l'Intercolonial d'année en année, au lieu de le porter sur le compte du revenu. C'est ainsi que le gouvernement gonfle ses excédents. En toute probabilité, un bon financier réduirait de près de $3,000,000 l'excédent du gouvernement actuel, et si l'on tient compte en outre de l'important relèvement d'impôts dont on a grevé les articles de première nécessité, comme le sucre, le tabac et les boissons alcooliques, cet excédent sera encore réduit de $1,500,000. C'est ainsi que les excédents dont il se vante disparaissent. Un des arguements favoris que le gouvernement oppose aux accusations portées par l'opposition tant dans cette Chambre qu'à la tribune populaire, c'est que nous n'osons pas demander les avis de la Chambre sur les articles budgétaires.

M. MONET : Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : L'honorable député se range sans doute à mon avis. Je m'étonne qu'il prenne pareille attitude dans cette Chambre. S'il adressait la parole aux électeurs, dans quelque coin reculé de son comté, cela pourrait avoir quelque effet sur les masses.

M. MONET : C'est ce qui a eu lieu.

M. BELL : Les députés le savent, si l'opposition voulait demander le vote de la Chambre sur chaque item du budget, le parlement siégerait à perpétuité. L'opposition a pour mission de critiquer les dépenses et libre au gouvernement d'effectuer ces dépenses comme bon lui semble.

M. McCREARY : Pourquoi l'honorable député ne s'est-il pas opposé à l'adoption des importants crédits votés en faveur de la Nouvelle-Ecosse, la semaine dernière, relativement à des quais, subvention de chemins de fer, etc. ? Il a bien eu soin de prendre tout ce qu'on a voulu lui donner.

M. GOURLEY : Ces crédits ne s'élèvent qu'à $300,000.

M. BELL : Qu'arriverait-il, s'il nous fallait provoquer le vote sur chacun de ces item ?

M. McCREARY : Peut-être quelques députés de la droite auraient-ils voté avec vous. Quelquefois, nous avons soumis à la Chambre des propositions qui s'imposaient à l'approbation des députés de la droite et mériteraient tout leur appui ; et cependant, ces messieurs les ont rejetées.

M. McCREARY : On a demandé le vote sur une subvention et un seul membre de l'opposition a voté avec le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott.)

M. BELL : Les députés de l'opposition ne sauraient demander le vote sur chaque item. Ces item sont soumis par le gouvernement qui a l'appui de la majorité et cette majorité est obligée d'adopter tous ces articles.

M. MONET : Est-ce que quelque député de la gauche n'aurait pas voté avec le gouvernement? Sans doute ce qui explique pourquoi on a pas demandé le vote.

M. BELL : Non, il y a nombre d'articles du budget sur lesquels il serait facile de demander le vote, mais la chose serait parfaitement inutile. De temps immémorial, l'opposition s'est bornée à critiquer les articles du budget et à les laisser adopter. Il est absurde de nous reprocher de ne pas nous opposer à tous les articles. De temps à autre, il est bon de demander le vote sur quelque article ; mais d'ordinaire, l'opposition se borne à les critiquer et c'est le gouvernement qui assume toute la responsabilité. J'ai signalé tous les abus du système adopté par le gouvernement : ses folles dépenses, les impôts onéreux qu'il a établis, la violation de ses promesses d'antan. Plusieurs membres du cabinet actuel étaient jadis les chefs de l'opposition, et à ce titre ils ne sauraient se soustraire à la responsabilité des promesses faites, à cette époque, par le parti libéral. Ces messieurs avaient promis d'abaisser les impôts, de réduire la dette et les dépenses ; ils ont absolument manqué à toutes ces promesses. Ils sont allés si loin dans le sens opposé qu'apparemment, ils visent à bien nous faire comprendre qu'ils condamnent les opinions qu'ils professaient dans le passé. Ces messieurs, autrefois, briguaient les suffrages populaires, sous prétexte qu'ils étaient partisans de l'économie, et qu'à ce titre ils abaisseraient les impôts, réduiraient les dépenses et notre dette nationale ; or, aujourd'hui qu'ils sont au pouvoir, parce qu'ils se sont surpassés eux-mêmes en augmentant les impôts et les dé-

penses et en se livrant à de folles prodigalités. Je le répète, ce n'est pas le devoir de l'opposition de s'opposer à chaque article de dépense. Une telle attitude entraînerait d'énormes retards dans l'expédition des affaires publiques, sans qu'il en résultât de bien. Il est de notre devoir impérieux, toutefois, de rappeler de temps à autre aux députés de la droite et au peuple lui-même ces déclarations passées et de signaler au peuple dans quelle mesure ces messieurs se sont départis de ces légitimes principes de gouvernement et d'économie qu'ils ont autrefois posés. Tout le monde en convient, l'économie est une bonne chose ; il faut abaisser les impôts et dégrever le peuple dans la plus large mesure possible car, tous les impôts qui ne sont pas d'urgence pour l'administration des affaires publiques, sont autant de deniers détournés de leurs usages légitimes. Un tel système encourage la prodigalité, aggrave les fardeaux du peuple et lance le pays dans une voie de folles dépenses d'où il est excessivement difficile de revenir. Je propose donc :

Que tous les mots après le mot " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :— " la dépense totale pendant chaque exercice, de 1891 à 1902, inclusivement, a été comme suit :

1891	$40,793,208
1892	42,272,136
1893	40,853,728
1894	43,008,834
1895	42,872,338
1896	41,702,383
1897	42,972,756
1898	45,334,281
1899	51,542,635
1900	52,717,467
1901	57,982,866
1902	63,970,600

Que le ministre estimait que la dépense pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, serait de $61,650,000.

Que les évaluations du budjet ordinaire et du budjet supplémentaire votées pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, se sont élevés à $64,452,-903.17.

Que d'après cette estimation du ministre des Finances, la dépense annuelle, tant sur le revenu consolidé que sur le compte du capital, a augmenté entre 1897 et 1903, d'une somme de $18,677,224, ou en se basant sur les budgets votés, d'une somme de $21,480,147.

Qu'au cours de la période ci-dessus mentionnée, les revenus du pays ont été exceptionnellement considérables, et que, cependant, la dette publique n'a pas été maintenue au point où elle était en 1897, mais qu'à la clôture de l'exercice expiré le 30 juin 1902, elle accusait une augmentation de $13,331,651.85.

Que les sommes votées pendant la présente session du parlement s'élèvent à $73,863,171.29, dont $68,472,203.03 pour l'exercice en cours.

Qu'en sus des sommes ainsi votées, les dépenses publiques ont été augmentées de montants considérables dont le paiement à même le fonds consolidé a été autorisé par statut. Au nombre de ces augmentations se trouvent les subventions de chemins de fer s'élevant au chiffre de plus de 13 millions de dollars.

Que cette Chambre est d'avis que les dépenses pour l'exercice 1903 et les dépenses prévues pour l'exercice 1904 sont exagérées et marquées au coin de la prodigalité et qu'elle voit avec alarme le gouvernement augmenter sans cesse les dépenses, sans pouvoir en arriver à réduire la dette publique tout en maintenant un taux élevé de taxation, et ajouter au compte du capital et aux obligations du pays des sommes énormes dont le pays ne peut retirer de profits proportionnés.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Quelles que puissent être nos divergeances d'opinion au sujet de l'économie à d'autres égards, tout le monde en conviendra, à cette période avancée de la session, il y a une économie qu'il importe grandement de pratiquer : C'est l'économie de temps. Par conséquent, bien que l'honorable député de Pictou (M. Bell) ait parcouru un très vaste champ et ait touché à nombre de questions appelant de longs développements, j'estime nécessaire d'abréger autant que possible mes observations et de n'aborder que les questions maîtresses. L'honorable député éprouve un grave embarras, qui lui est commun avec tous ses collègues de la gauche. Ces messieurs sont dans l'impuissance absolue de se rendre compte de l'évolution que le pays a subie depuis 1896, époque avec laquelle ils établissent la comparaison. Il est peut-être assez naturel qu'ils éprouvent cet embarras. Si l'on tient compte de leurs prédictions au sujet des malheurs affreux qui devaient fondre sur le pays, et si le parti libéral arrivait au pouvoir, malheurs qui ne se sont pas réalisés ; si l'on contraste ces prédictions avec les faits accomplis et les grands changements qui ont eu lieu et que le peuple apprécie parfaitement, il est naturel de leur accorder le privilège de fermer les yeux à la lumière éclatante des faits que tout le public connaît. Il y aurait lieu de s'alarmer du discours de l'honorable député et de la résolution qu'il a proposée, s'il n'existait pas nombre de discours et de résolutions de ce genre formulées au cours des années précédentes, vers la fin des différentes sessions, sous le régime libéral. Au cours de la première session du régime libéral, en 1896, l'homme distingué qui remplissait la charge de chef de l'opposition déclara en termes éloquents qu'il y avait une certitude morale que la gestion financière du gouvernement, à la fin de l'exercice, aboutirait à un désastre et qu'il y aurait une moins-value de près de $3,000,000. A la fin de l'exercice, le découvert du budget se résumait à une somme fort modeste ; cinq cent quelques milles dollars, si je ne me trompe. Au cours de chaque session depuis cette époque, les alarmistes dans les harangues qu'ils nous ont fait entendre et dans les résolutions qu'ils ont proposées ont englobées tous les crédits que nous avons voté en une seule et vaste somme, afin de persuader au peuple que les mesures financières adoptées au cours de la session ne pouvaient aboutir qu'au désastre et à la ruine de ce malheureux pays. Mais de façon ou d'autre, à la fin de l'exercice, tous comptes réglés, le peuple décou-

vre que la situation financière du pays est excellente, que ces affreux malheurs n'ont pas fondu sur le pays, que tout s'est passé pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles, et que notre budget au lieu d'accuser des découverts, comme par le passé, se solde infailliblement par une suite d'excédents d'un chiffre fort respectable, Aussi, je l'affirme sans crainte, les citoyens de ce pays, au souvenir de ces terribles discours et des affreuses prophéties des années passées, sauront que le discours prononcé ce soir par le député de Pictou, sont le fait d'un alarmiste qu'il ne faut pas prendre trop au sérieux. Il y a si longtemps que ces messieurs de la gauche poussent ces cris d'alarme, au cours de chaque session, qu'il ne faut pas s'étonner que le peuple n'ajoute guère foi à leurs paroles.

Je ne chercherai pas à nier le fait évident que depuis 1896, le budget de nos dépenses s'est considérablement gonflé. Mais il faut ajouter que ce gonflement de dépenses est parfaitement légitime. Loin de chercher des excuses pour cette dépense, nous nous en glorifions; car, à notre avis, elle a été un des plus puissants facteurs qui ont provoqué le développement et le progrès du pays depuis 1896. Sans doute, c'est dans l'intelligence, l'énergie, l'esprit de travail et l'économie de nos populations qu'il faut chercher la cause du progrès, du développement et de la prospérité du Canada ; mais c'est en vain que le peuple canadien aurait déployé toutes ces qualités, si de sages mesures législatives ne lui eussent prêté leur concours : et à notre avis, les lois financières et les autres mesures établies par le gouvernement et le parti libéral ainsi que les dépenses de deniers publics marquées au coin de la libéralité et de la sagesse ont puissamment influé sur les magnifiques résultats que les documents publics nous permettent de constater.

Je le répète, notre budget des dépenses s'est gonflé. Etablissons la comparaison entre le budget du dernier exercice et celui de 1896, relativement à quelques-uns des principaux articles de dépense. Le budget militaire du dernier exercice accue une augmentation de $846,345, relativement à celui de 1896. Est-il un seul député de la Chambre qui trouve matière à critique dans cette dépense? Loin de s'opposer aux dépenses afférentes à la milice, n'est-il pas vrai qu'il y a tendance chez ces messieurs de la gauche à demander qu'on dote plus généreusement ce service ? N'est-il pas vrai que mainte et mainte fois, ces messieurs ont formulé ici relativement à la milice du pays certaines propositions qui entraîneraient d'énormes frais ? Ainsi, les députés de la gauche en conviendront sans doute, si nous avons consacré à ce grand service public une somme supérieure d'un million à la dépense effectuée en 1896, il n'y a pas là matière à censure. En 1903, la dotation de nos travaux publics a atteint un chiffre supérieur d'environ $2,750,000 aux sommes dépensées en 1896. M. l'Orateur, les travaux auxquels ces dépenses sont consacrées couvrent tout le pays et elles sont marquées au coin de la sagesse et de l'utilité publique. Quand il s'agit de si vastes dépenses affectées à des travaux publics et s'étendant d'un océan à l'autre, nécessitant l'emploi d'une vaste armée de fonctionnaires et de serviteurs, il serait absurde de prétendre qu'il ne s'est pas commis d'erreurs, qu'il ne s'est pas gaspillé un seul centin ; car, soit qu'il s'agisse des affaires publiques au d'affaires privées, on ne saurait exiger la perfection chez ceux qu'on emploie. Mais tout bien considéré, je n'hésite pas à le dire, à la lumière de toutes les enquêtes qui ont eu lieu, les dépenses afférentes aux travaux publics ont été marquées au coin de la sagesse et de l'utilité publique, et elles ont contribué au progrès et à la prospérité du pays. En 1903, le service maritime et celui des phares, ont coûté $498,000 de plus qu'en 1896. Est-il besoin de justifier cette dépense aux yeux du peuple canadien? Non. Le Canada n'est-il pas up grand pays maritime ? N'avons-nous pas cette grande voie fluviale, le Saint-Laurent, qu'il faut outiller de bouées, de lumières et de tout ce qui peut faciliter la navigation ? Dans la province de Québec, dans les provinces maritimes, en Colombie Anglaise, n'y a-t-il pas la ligne côtière qui doit être dotée de phares et de l'outillage voulus pour la protection du marin ? Nous avons largement doté ces services ; et bien loin de le regretter et de chercher à justifier ces dépenses, en présence des critiqus formulées par les honorables députés ce soir même, nous déclarons que nous sommes décidés à effectuer les dépenses voulues pour ces travaux, afin que le monde entier sache que notre grande route nationale offre tout la sécurité possible au commerce des nations. En 1903, nous avons affecté au service des pêcheries, $100,000 de plus qu'en 1896. Faut-il encore justifier cette dépense ? Est-il un seul député qui ne reconnaisse l'importance de nos pêches, cette grande industrie nationale? Qui oserait révoquer en doute l'obligation qui nous incombe de pourvoir à l'alimentation, à l'encouragement et à la protection de cette industrie. Nos dépenses, de ce chef, se sont gonflées, et sans doute, dans un avenir rapproché, le ministre qui dirige ce grand service jugera nécessaire de la faire doter encore plus libéralement ; mais s'il est en mesure de faire un aussi judicieux emploi de ces deniers que par le passé, il n'y aura pas lieu de chercher à justifier aux yeux du peuple canadien l'utilisation et l'application de ces crédits.

En 1903, nous avons consacré au service de l'immigration, une somme supérieure de $526,000 à celle portée au budget de 1896. En présence des faits dont l'ouest a été témoin, faudra-t-il chercher à justifier cette augmentation de dépenses ? La parcimonie avec laquelle ces messieurs de la gauche ont doté ce service en 1896, n'a abouti à aucun

résultat. Chaque dollar affecté au service de l'immigration sous le régime actuel, a déjà produit une riche moisson, et cette moisson sera encore plus fructueuse à l'avenir.

Le député de Pictou affirme que l'exode bat toujours son plein dans les provinces maritimes. Nous avons déjà discuté cette question, et je le répète, de temps immémorial, la population a immigré et ce mouvement se perpétuera sans doute. Parmi ces populations du littoral, toujours amoureuses d'aventures, il y a tendance si prononcée vers l'immigration qu'à mon avis, il n'y a guère lieu d'espérer qu'elle disparaisse entièrement. J'affirme toutefois, que la situation s'est bien améliorée dans les provinces maritimes, et le mouvement d'immigration y est bien moins intense aujourd'hui qu'il ne l'a été au cours du dernier quart de siècle. L'immigration a donc diminué dans les provinces maritimes et aujourd'hui la question à l'ordre du jour n'est pas celle de l'exode, mais le problème qui se dresse devant nous est de trouver une main-d'œuvre suffisante pour tous les travaux qui s'y développent. Nous avons consacré $565,000 de plus au fonds d'amortissement. C'est sans doute une simple affaire de comptabilité qui ne grève pas le pays de nouveaux fardeaux ; c'est simplement une mesure qui tend au rachat de la dette publique, et qu'il s'agisse d'une somme importante ou minime, le pays ne se trouve pas grevé de nouvelles obligations. Nous avons doté plus largement le service de l'administration de la justice, et l'honorable député a appelé notre attention sur ce fait. Je n'ai pas sous les yeux les chiffres qu'il a cités, mais chose singulière, il trouve ici matière à censure lorsque il y a quelques jours à peine, au cours d'un débat relatif au relèvement du traitement des juges, des messieurs de la gauche d'une voix unanime se sont prononcés en faveur de cette réforme. A quoi bon venir condamner en plein parlement cette dépense, lorsque l'honorable député sait parfaitement que ses collègues sont partisans du relèvement de ces dépenses plutôt que de leur abaissement?

L'année dernière, le service des Douanes a coûté $332,000 de plus qu'en 1896. Sans doute, les députés de la gauche déclareront partout à la tribune populaire que sous le régime de mon honorable collègue le ministre des Douanes, ce service a accusé pareille augmentation ; mais ils se garderont bien de dire que ce surcroît de dépenses de $332,000 nous a permis d'encaisser une augmentation de recettes de $17,170,000. Le service de l'accise, au cours du dernier exercice, accuse une augmentation de dépenses d'un peu plus de $8,000, relativement à 1896; mais cette légère augmentation de dépenses nous a permis de percevoir $4,087,000 de recettes supplémentaires. L'année dernière, les frais du service postal ont dépassé de $440,000 ceux de 1896, et cette dépense est imputable sur le fonds du revenu consolidé ; mais les députés de la gauche se garderont bien de dire que les recettes accusent une augmentation de $1,443,000. Les dépenses d'exploitation de l'Intercolonial accusent aussi une augmentation de près de $3,184,000 ,ce qui est virtuellement le double de la dépense de 1896 ; mais chaque dollar afférent à cet accroissement de dépenses dans l'exploitation de l'Intercolonial, sauf les dépenses imputables sur le compte du capital, est retombé dans le trésor public sous forme de surcroît de recettes provenant de l'exploitation de cette voie ferrée.

L'honorable député au cours de cette harangue où il sonne la note d'alarme, a grossi le chiffre des subventions de chemins de fer et nous a répété que le gouvernement a attendu les derniers moment de la session pour saisir la Chambre de ces résolutions, alors qu'il est impossible de les mûrement délibérer. J'ai pris la peine de compulser les archives à cet égard, et d'étudier les faits et gestes du gouvernement sur la question, et je constate qu'à dater de 1895, jamais au cours de l'administration conservatrice, le dépôt de ces résolutions n'a été effectué à meilleure heure qu'au cours de cette session.

C'est le 6 octobre que nous avons inscrit cette liste de subventions sur le feuilleton de la Chambre des communes. Sans doute, si rien de fâcheux ne survient, il est possible que, pour me servir de l'expression du premier ministre, le bienfait de la prorogation nous soit accordé à la fin de la semaine. Advenant que la clôture ait lieu samedi prochain, bien que j'espère qu'elle se fera vendredi, je tiens à observer qu'il se sera écoulé dix-huit jours francs, entre la date à laquelle ces subventions nous ont été soumises et le jour prévu pour la prorogation. Etablissons maintenant la comparaison avec ce qui s'est passé sous le régime conservateur. En 1894, le gouvernement conservateur soumit à la Chambre ses subventions relatives aux chemins de fer, cinq jours avant la clôture de la session ; en 1893, cinq jours avant la fin de la session ; en 1890, quatre jours avant la clôture ; en 1887, trois jours avant la fin des travaux de la session ; et jamais sous ce régime, la période accordée pour l'étude de ces subventions de chemins de fer n'a dépassé douze jours, sauf au cours d'une seule session. Je suis donc en lieu de dire aux honorables députés qu'ils n'ont pas raison de se plaindre de l'attitude du gouvernement au sujet du délai accordé pour l'étude de ces subventions. Nous avons expédié beaucoup de besogne au cours de cette session. Le gouvernement n'a que faire de surcharger le feuilleton d'une multitude de mesures que la Chambre ne saurait mûrement délibérer ; au contraire, c'est son devoir de soumettre à la Chambre les mesures maîtresses, les projets de loi les plus importants, et jamais encore au cours d'une session de notre législature, le gouvernement n'a aussi bien rempli son devoir que l'a fait le cabinet au cours de cette session-ci.

A entendre l'honorable député, on dirait que toutes ces subventions doivent être versées au cours d'un seul exercice. Il ne l'affirme pas positivement, mais le ton de son discours et la teneur de ses résolutions tendent à créer cette impression et à faire croire au public, comme par le passé, que toutes ces sommes seront dépensées au cours d'un seul exercice. L'honorable député en convinedra, ce serait là créer une impression tout à fait erronée.

M. BELL : J'ai observé que ces subventions ne seraient pas toutes dépensées au cours d'un seul exercice. Peut-être cette observation a-t-elle échappé au ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, je me demande pourquoi l'honorable député a englobé ces subventions dans la dépense d'un seul exercice ; car il en conviendra, plusieurs de ces subventions ne seront jamais versées. Le passé est là qui l'atteste, nombre de compagnies qui formulent ces demandes et engagent le gouvernement à accorder ces subventions, agissent sans doute de bonne foi, mais elles se trouvent souvent dans l'impuissance de se procurer les capitaux voulus pour leurs entreprises. Quelquefois il est arrivé qu'il n'a rien été versé de ces sommes. Il en sera sans doute ainsi de quelques-unes de ces subventions ; mais même s'il arrive que ces chemins de fer soient construits, leur construction sera l'œuvre de plusieurs années, et ces vastes sommes d'argent que l'honorable député énumère avec tant de complaisance pour effrayer nos concitoyens, seront réparties sur un certain nombre d'exercices, et cela dans la mesure même où le gouvernement sera appelé à les verser. En réponse à une question qui nous a été adressée, il y a quelques jours, j'ai été en mesure d'affirmer qu'au cours d'une période décennale, les subventions accordées aux différentes lignes de chemins de fer, dans la mesure au moins où il est possible de le déterminer, ont atteint approximativement le chiffre de $27,000,000 ; cependant, le chiffre total des sommes versées à titre de subventions, au cours de cette période décennale, a été de $15,000,000. Ainsi, en tenant compte de l'expérience du passé, pour établir une juste moyenne, il est probable que nous n'aurons à verser pour chaque exercice, à titre de subventions aux chemins de fer, qu'environ $1,500,000. Ce n'est pas là un chiffre exagéré, si l'on tient compte du magnifique territoire que ces chemins de fer développent et si l'on se rappelle que chez toutes nos populations, d'un océan à l'autre, il existe une tendance à se lancer avec plus de courage et d'enthousiasme que jamais dans les nouvelles entreprises.

L'honorable député s'est contenté de condamner d'une façon vague ces résolutions, mais il n'a pas essayé de signaler un seul item se rattachant soit aux subventions de chemins de fer, soit à aucune autre partie de nos dépenses publiques qui, à son avis, offre matière à censure. Tout au plus, a-t-il désigné un ou deux articles, je ne saurais préciser le chiffre, mais je suppose que dans leur ensemble, ces dépenses affectées à deux ouvrages publics, atteindraient le chiffre de $15,000 ou $20,000. Mais indépendamment de ces chiffres, dans quelle situation l'honorable député se trouve-t-il ? Il porte à $200,000,000 le chiffre des sommes affectées aux différents usages publics. L'honorable député se rappelle le chiffre exact sans doute, mais quoi qu'il en soit, il n'a pas osé proposer la radiation d'un seul de ces articles: il se contente de les condamner en termes vagues. Il a porté cette dépense à $200,000,000 ou plus.

M. BELL : Plus que cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quoi qu'il en soit, il n'a pas osé proposer la radiation d'un seul de ces articles : il se contente de les condamner d'une façon générale. Relativement au réseau transcontinental, il prétendra peut-être qu'il n'a pas émis de vote hostile à cette mesure ; mais en même temps, il a appuyé le contre-projet proposé par le chef de l'opposition, et qui entraîne une dépense bien supérieure à celle nécessitée par le projet du gouvernement. Lorsque l'honorable député retournera dans cet illustre et ancien comté de Pictou, s'il tient à ses électeurs le même langage qu'il nous a adressé ce soir, j'imagine que le dialogue suivant s'établira entre lui et quelque vieil Ecossais : Mon ami, dira-t-il au député, avez-vous voté contre ces subventions?—Non. —Pourquoi n'avez-vous pas proposé une résolution déclarant cette dépense insensée et propre à alarmer le pays : pourquoi n'avez-vous pas émis votre avis ? L'honorable député de répondre : La chose n'a guère été facile, car quelques-unes de ces subventions étaient consacrées à mon propre comté. Tout cela est fort bien, si l'honorable député voulait envisager les choses à un point de vue plus élevé. Il le sait, ces subventions sont affectées à des travaux d'urgence et d'utilité publique dans son propre comté. Dans un pays aussi vaste que le Canada, s'étendant d'un océan à l'autre, nul individu, nul groupe d'hommes ne saurait être doué de la connaissance des affaires qui lui permette d'apprécier les besoins de toutes les différentes parties du pays. Mais, chaque section du Canada est représentée dans cette Chambre et chaque groupe de députés est au courant des affaires de sa propre province ; de sorte qu'il leur est facile de se faire une idée générale de l'utilité de ces dépenses. Je connais assez l'honorable député de Pictou pour affirmer que, s'il était convaincu que ces dépenses sont insensées, marquées au coin de l'imprévoyance et propres à jeter l'alarme dans le pays, comme il l'affirme dans sa résolution, il ne se contenterait pas d'une condamnation formulée en termes vagues, mais il proposerait la radiation des articles critiquables. Mais, s'écrie l'honorable député, à quoi bon exprimer un avis ou

voter contre ces subventions ? Et cependant l'honorable député n'en propose pas moins une résolution que nous allons repousser. Il nous soumet cette résolution exprimée en termes vagues, résolution purement académique, dénuée de sens et qui n'aboutit à rien. A moins que l'honorable député ne veuille proposer une résolution de nature pratique, portant radiation d'une subvention quelconque en faveur d'un chemin de fer ou d'une somme affectée à quelques grands travaux publics, je crains fort que la Chambre et le pays n'attachent guère d'importance à la résolution qu'il a proposée. A coup sûr, nos intelligentes populations, non seulement dans sa province, mais dans toutes les autres provinces, seront d'avis que lorsque les députés de la gauche prennent pareille attitude, il ne faut pas les prendre au sérieux, quand ils condamnent ces subventions et les traitent de folles prodigalités. Mais, M. l'Orateur, si l'économie est chose désirable, et s'il est impossible de l'obtenir du gouvernement actuel, de quel côté se tournera donc ce malheureux peuple canadien, pour l'obtenir ?

Se tournera-t-il vers les députés de la Chambre ? Même dans ses rêves les plus extravagants, le plus erratique des individus au pays ne saurait se figurer qu'un gouvernement conservateur puisse être partisan de l'économie. De temps immémorial, ces messieurs se sont déclarés partisans de l'économie, mais cette doctrine, ils ne l'ont pas réduite en pratique par le passé et ils ne l'appliquent pas encore. Je n'affirme que la simple vérité, ils le savent bien, en disant que la plupart du temps, lorsqu'ils prennent part à un débat relatif à quelque dépense publique, c'est pour demander au gouvernement d'effectuer quelques travaux à plus grands frais que nous ne l'avons fait par le passé. Nous leur demandons, comme nous l'avons fait par le passé, de nous signaler quelque dépense inutile ou marquée au coin de la prodigalité. Il leur est impossible de le faire. D'ordinaire, le comité des comptes publics est le bureau qui fait enquête sur ces questions. Jamais encore dans l'histoire du pays, il ne s'est joué comédie comparable aux réunions de ce bureau des comptes publics, au cours de la dernière session. Il nous a été impossible d'obtenir de ces messieurs de faire acte de présence aux séances du comité. Ils venaient bien présenter une motion demandant la comparution de quelques témoins, ou donner avis de leur intention de proposer une enquête quelconque ; mais l'heure venue de proposer la motion, ces messieurs brillaient par leur absence, ou bien ils n'avaient pas cité les témoins, et en fin de compte la chose dégénérait en comédie. Le comité des comptes publics, s'est ajourné, sans avoir virtuellement fait d'enquête sur les comptes publics du dernier exercice. Pourquoi ? Cela ne tient pas à leur impuissance, ni à un sentiment de générosité qui les auraient poussés à éviter une enquête sur les dépenses effectuées par le gouvernement, mais c'est qu'ils ont constaté que ces dépenses étaient inattaquables et ne donnaient aucune prise à la censure. Je le répète, si le peuple ne peut réussir à obtenir l'économie chez le gouvernement actuel, il n'y a guère lieu d'espérer qu'ils puisse l'obtenir des députés de la gauche. Je ne sache point que ces messieurs se soient jamais constitués les champions de l'économie. Nous avons soumis à la Chambre une mesure relative à un grand réseau de chemin de fer transcontinental, résolution qui nous semble marquée au coin de la sagesse. Les députés de la gauche, non contents de repousser cette proposition, ont formulé un système qu'ils ont créé de toutes pièces et qui ne saurait avoir le mérite d'être plus économique que celui proposé par le gouvernement. Il y a dans notre code de loi une mesure législative, qui nous autorise à dépenser $750,000 pour l'établissement d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique et nous avons cherché quelque entrepreneur qui se chargerait des travaux auxquels est affecté ce crédit. Ces messieurs de la gauche proposent une résolution jetant le discrédit sur les efforts que nous avons tentés dans ce sens et déclarant ridicule l'idée de chercher à établir ce service moyennant $750,000 par année et ils nous disent qu'il faut établir une ligne rapide, coûte que coûte. Enfin, pour faire déborder, si possible, la mesure du ridicule, voilà que les trois quarts des députés de la gauche font un crime au gouvernement de n'avoir pas envoyé notre excellent ami le capitaine Bernier, à la recherche du pôle Nord.

M. HENDERSON : Et c'est là que vous avez commis une faute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voilà un conservateur de vieille roche, fidèle à ses principes. Il se propose de voter en faveur d'une résolution déclarant que les dépenses publiques sont de nature à alarmer le pays, et il demande au gouvernement de dépenser une couple de cent mille dollars pour l'expédition du capitaine Bernier au pôle Nord. Qu'il consulte les archives de nos grands services publics et il se convaincra que jamais les députés de la gauche n'ont formulé une proposition tendant à l'économie. Mainte et mainte fois, on a reproché au gouvernement actuel d'user de trop de parcimonie. Les paroles du député de Colchester (M. Gourley), retentissent encore à nos oreilles. Le député de Pictou déclare que les subventions accordées aux chemins de fer que nous avons soumises à la Chambre sont marquées au coin de la prodigalité, et, cependant, à notre avis, elles ne comportent que des dépenses légitimes. Mais le député de Colchester déclare que nous faisons preuve de trop de parcimonie, et que si nous avions le souci de notre propre dignité et de celle du pays, nous aurions fait preuve de plus de libéralité relativement à ces subventions.

L'honorable député se fait ici l'interprète de la pensée des députés de la gauche en général. Ils présentent des résolutions dans le sens de l'économie, mais ils sont infiniment plus prodigues que les députés de la droite. Jetons un regard rétrospectif sur les dépenses du régime précédent. Le député de Pictou a appelé l'attention sur un fait bien connu : c'est qu'au cours de la période antérieur à 1896, le chiffre des dépenses était bien moins élevé qu'il ne l'est aujourd'hui et il conclu de ce fait que les conservateurs sont partisans d'un régime d'économie et que la prodigalité est la note du régime actuel. A mon avis, c'est là une logique fort boiteuse. Il est fort possible qu'on puisse faire un emploi peu judicieux d'une minime somme d'argent, tandis qu'on peut dépenser d'une façon économique une somme considérable. Il s'agit simplement de savoir si on a les recettes voulues pour faire face aux dépenses. C'est là une question de souveraine importance. Au cours de la période de 1894 à 1896, sous le régime économique que l'honorable député exalte jusqu'aux nues, bien que les dépenses du gouvernement conservateur fussent moins élevées que les nôtres, ils ont toutefois fait des dépenses supérieures àleurs recettes, et force leur a été de gonfler la dette publique. En 1894, le gouvernement conservateur a dépensé 103 pour cent de ses recettes. Mes observations se bornent à ce qu'on appelle le fonds du revenu consolidé. En 1895, le même gouvernement a dépensé 112 pour cent, ou 12 pour cent au delà de ses recettes, et en 1896 il a dépensé environ 101 pour cent. Et voilà ce que l'honorable député appelle de l'économie. Bien que nos dépenses accusent une grande augmentation, elles sont justifiables, en ce que nous avons les recettes voulues pour y faire face. En 1897, nous avons dépensé 101 pour cent. Au cours de cet exercice, le gouvernement libéral n'a pas eu le plein contrôle des finances publiques. A l'avènement des libéraux au pouvoir, l'exercice était commencé. Il leur fallut accepter les évaluations budgétaires préparées par leurs prédécesseurs et ils n'eurent pas ce plein contrôle des finances publiques qu'ils ont été en mesure d'obtenir plus tard, de sorte que pour cet exercice, leurs dépenses ont dépassé de quelque peu leurs recettes. Mais l'année suivante, lorsque les libéraux eurent la pleine maîtrise des affaires, la dépense du gouvernement n'a atteint que 95 pour cent de ces recettes ; en 1899, le gouvernement n'a dépensé que 89 pour cent de ses recettes; en 1900, il n'a dépensé que 80 pour cent de son revenu ; en 1901, il a dépensé 89 pour cent de ses recettes ; en 1902, il a dépensé 87 pour cent de ses recettes ; et pour l'exercice 1903, qui vient de se clore, nous avons dépensé 78 pour cent de nos recettes ; tandis qu'en 1896, la dépense du gouvernement conservateur avait atteint le chiffre de 101 pour cent. Et cependant, l'honorable député (M. Bell) voudrait faire croire au pays que, relativement à la dépense effectuée en 1896, nos dépenses afférentes à l'exercice 1903 sont marquées au coin de la prodigalité.

Envisageons la question à un autre point de vue : celui de la dette publique. Après avoir entendu les députés de l'opposition formuler, d'année en année, toutes ces résolutions, relativement aux énormes obligations que nous contractons et à l'énorme gonflement de la dette publique, le pays, sans doute s'attendrait à un léger accroissement de la dette publique par tête de la population. S'il me fallait avouer que nous avons ajouté à la dette du peuple canadien deux ou trois dollars par tête de la population, il n'y aurait là absolument rien d'humiliant, si l'on tient compte des immenses améliorations qui se sont effectuées au cours des dernières années écoulées. Mais voyons ce qui en est. En 1896, la dette publique nette atteignait le chiffre de $50.96 par tête de la population ; en 1902, sous un régime libéral, la dette publique nette était tombée à $49.97, et pour l'exercice 1903 qui vient de se clore, la dette publique s'est abaissée à $47.37 par tête de la population. Il faut ajouter que cet abaissement de la dette en 1903, tient en partie au remaniement des comptes entre les provinces et le gouvernement fédéral, et par conséquent je ne réclame pas tout le mérite de la chose ; mais, en tenant compte de ce remaniement et défalcation faite de ces sommes, la dette publique nette du Dominion est actuellement de $47.97 par tête de la population, relativement à $50.96 qu'elle était par tête de la population au cours de l'exercice 1896.

Voilà uen affirmation qui étonnera sans doute quelques honorables députés ; elle surprendra nombre de personnes au pays que des discours comme ceux prononcés ce soir et des résolutions comme celle qui nous est soumise en ce moment ont porté à croire que la dette publique du Canada s'est énormément gonflée. Relativement à l'exercice qui vient de se clore, c'est avec bonheur que je le dis, jamais encore ministre des Finances n'a été en lieu d'annoncer à la Chambre et au pays une aussi heureuse situation financière. J'ai déjà fait connaître à la Chambre cette statistique afférente à l'exercice écoulé, mais on voudra bien me pardonner si je me répète. Les recettes afférentes à l'exercice 1903, terminé le 30 juin dernier, ont atteint le chiffre de $66,034,108.32. Les dépenses, de nature ordinaire imputables sur le fonds consolidé, se sont élevées à $51,707,-172.89, soit un excédent de $14,326,955.43.

Des VOIX : Très bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, les dépenses imputables sur le fonds consolidé, ce qu'on appelle les dépenses ordinaires, ot atteint le chiffre de $51,707,172.-89 ; les charges imputables sur le compte du capital, y compris tout ce qui figure sous la rubrique des dépenses de ce genre, ont été de $10,367,163.01, ce qui porte la totalité des dépenses pour l'exercice à $62,074,335.90. Relativement à cet excédent, l'honorable dé-

puté (M. Bell), trouve à redire à ce que nous portons les primes au compte du capital et il ajoute qu'autrefois ces primes figuraient au compte des recettes. En réalité, la comptabilité relative à ces primes se faisait d'une façon si mystérieuse qu'il était très difficile d'en trouver la trace. Cela se faisait sous la singulière forme d'une remise de droit de détaxe. On sera porté à croire tout naturellement qu'une remise de droit est le remboursement de deniers versés, et quant à savoir comment le payement d'une prime qui n'est jamais tombée dans la caisse publique puisse légitimement figurer à titre de remise de droits, c'est là une de ces choses qui dépasse l'entendement humain. Jadis, le ministère des Douanes payait ces primes à même ses propres recettes, réduisant dans cette mesure-là même les recettes douanières, ce qui constituait, il faut l'avouer, une fort singulière comptabilité.

M. CLANCY : Mais après tout ne payait-on pas ces primes à même le fonds consolidé, tandis que le ministre des Finances les porte au compte du capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; les recettes douanières se trouvaient réduites, dans cette mesure-là même. Ce système a demeuré en vogue, sans qu'il s'élevât de réclamations, jusqu'au remaniement de la loi relative aux primes, remaniement effectué à l'époque où nous comprîmes que nous allions verser de fortes sommes d'argent, de ce chef. Les sommes payées par l'ancien gouvernement à titre de primes à la fabrication du fer et de l'acier, n'ont pas atteint un chiffre élevé, relativement à la masse des affaires du pays, et elles n'intéressaient guère la question des recettes ou des dépenses ou de l'excédent budgétaire. Lorsque nous comprîmes que, sous le nouvel ordre de choses, il nous faudrait verser des millions à titre de primes, nous décidâmes de réformer notre comptabilité, à notre avis fort défectueuse. Tous les hommes d'affaires dans cette Chambre en conviendront, soit que ces primes fussent portées au compte du capital ou à celui du revenu, le système en vogue jusque-là, consistant à les défalquer des droits de douane et à les traiter à titre de détaxe, ce système était contraire aux usages commerciaux et illégitime.

Cependant, comme les primes étaient fixées d'après une échelle mobile, en prévision de leur extinction à brève échéance, il fut jugé utile de les faire figurer au compte du capital. Dans chaque exposé financier que j'ai soumis à la Chambre, j'ai invariablement signalé ce fait, afin de parer à toute méprise à cet égard. Je le répète, notamment lorsqu'il s'agit de primes, soit qu'on les porte au revenu, cela ne saurait nullement avoir influé sur le résultat général. Ce mode de comptabilité ne saurait avoir influé sensiblement sur le résultat du dernier exercice ; car, les recettes perçues, l'année dernière, ont amplement suffi à faire face à toutes les dépenses publiques ordinaires, imputables sur le compte du fonds consolidé. Toutes les dépenses afférentes aux primes, aux subventions affectées aux chemins de fer, à la construction de voies ferrées, bref toutes les dépenses effectuées sous une forme ou autre, ont été payées à même les recettes du pays, et en outre, la dette publique a accusé une forte diminution.

Quelques VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : La diminution de la dette publique, quant aux opérations du dernier exercice, a été de $6,580,360.88 ; en outre, relativement au remaniement des comptes provinciaux, la dette publique accuse une diminution de $3,-305,450.24, et j'ai tenu à établir à cet égard une comptabilité séparée ; de sorte que l'abaissement total de la dette publique nette du Canada, à la fin de l'exercice, relativement à l'exercice précédent, a été de $9,-885,811.12.

Quelques VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis bien aise de le dire, la perspective est excellente, pour la situation financière de l'exercice courant. Il ne faut pas trop escompter l'avenir. Il est possible qu'à l'avenir, le mouvement des affaires se ralentisse ; mais pour le moment, nos prévisions sont bien loin d'être trop sombres au cours de l'exercice actuel, pour la période datant du 1er juillet au 20 octobre (hier), les recettes perçues, relativement à celles de l'époque correspondante du dernier exercice, accusent l'assez consolant accroissement de $2,620,-000.

M. SPROULE : Puisque le ministre se glorifie tant de sa gestion financière, comment se fait-il qu'il ne puisse pas réussir à effectuer d'emprunt sur le marché de Londres à un taux inférieur à 4½ pour 100, lorsqu'il y a quelques années, nous pouvions faire des emprunts à 3 pour 100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement de la Grande-Bretagne, me dit-on, a payé 4½ pour cent, le mois dernier, pour ses emprunts. L'honorable député ferme les yeux à la lumière de l'évidence ; car c'est là un fait connu du monde financier, et que le gouvernement anglais reconnaît parfaitement. L'attitude du député de Pictou (M. Bell) au sujet de la question des excédents me paraît inexplicable. Depuis quelques années, ces messieurs nient l'existence des plus-values ; ils s'évertuent à prouver que ces excédents sont des trompe- l'œil ; et l'honorable député, avant la fin de ses observations, est revenu aux vieux errements et révoqué en doute l'existence de notre excédent. Dans toute la trame de son discours a retenti la même note : ces énormes plus-values n'ont pas de raison d'être ; ce sont des hérésies financières et il faut réduire la taxation. L'honorable député voudrait-il bien me dire quels sont les articles qu'il faut

dégrever? Les députés de la droite ont pour système de relever le chiffre des impôts. Chaque motion qu'ils ont présentée relativement au régime fiscal actuel, tend au relèvement des droits de douane et s'il s'agissait de réduire la taxe, dont est frappée un article quelconque, ils seraient fort embarrassés de signaler un seul article qu'ils voudraient dégrever. L'honorable député veut-il dégrever les sucres? J'attends sa réponse.

M. BELL: Dans les circonstances actuelles, en présence de la plus-value accusée par le budget, il y aurait bien lieu de dégrever les articles qui entrent dans la consommation générale.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si je saisis bien la pensée de l'honorable député, il affirme, au nom de l'opposition, qu'il importerait de dégrever les sucres.

Le député de Grey-est (M. Sproule), de son côté, affirme qu'il faut relever le droit sur les sucres, et cela au bénéfice de l'industrie betteravière. Les députés de la droite, à titre de partisans du protectionnisme, veulent encourager nos industries domestiques et donner une plus vive impulsion à l'industrie du sucre de betterave: mais alors, pourquoi veulent-ils réduire la protection dont jouit actuellement cette industrie? Le député de Grey-est au cours d'un débat antérieur, nous a dit que ces messieurs sont partisans non pas de droits protecteurs plus élevés, mais du régime des primes; mais depuis qu'il a fait cette déclaration, ces messieurs nous ont, mainte et mainte fois répété que le véritable moyen d'encourager nos industries nationales n'est pas le régime des primes mais le relèvement des droits de douane.

Or donc, si notre honorable collègue le député de Pictou prétend parler au nom du parti conservateur quand il demande l'abaissement des droits sur le sucre, il aura, j'imagine, quelque difficulté à expliquer cette attitude aux électeurs de certains de ses amis qui représentent des comtés où l'industrie du sucre est établie.

M. CLANCY: Quelle est votre attitude à vous, à cet égard?

Le MINISTRE DES FINANCES: Mon attitude est toute indiquée dans l'exposé budgétaire et dans le tarif tel qu'il se trouve à l'heure présente.

Notre honorable collègue, le député de Pictou (M. Bell) nous blâme pour le maintien de ce qu'il appelle des impôts exorbitants. Or, M. l'Orateur, on ne peut pas dire que l'impôt soit exorbitant. L'erreur de notre collègue vient de ce qu'il prend un revenu public considérable comme l'indice d'une imposition excessive. La vérité, c'est que nous avons joui d'une prospérité telle, nos moyens ont tellement grandi que nous avons pu consommer tous les produits de notre industrie nationale et que nous avons encore eu besoin de produits de l'étranger pour une somme se chiffrant dans les millions. C'est là qu'il faut voir la cause réelle du revenu extraordinaire donné par les douanes. Mais quand au tarif douanier du Canada, il a été réellement diminué chaque fois qu'on lui a fait subir quelque modification se rapportant aux objets de commerce ordinaires. C'est contre cela que nos adversaires élèvent des protestations. Ils nous reprochent d'abaisser les droits, et cependant, notre honorable collègue prétend que nous élevons l'impôt. D'une part, on nous accuse de réduire les droits et de ruiner ainsi les industries nationales; d'autre part, nous entendons notre honorable collègue alléguer que nous maintenons les droits à un chiffre trop élevé.

Il nous dit ensuite que le gouvernement ne devrait pas faire payer par les revenus publics le coût de ces travaux que nous avons entrepris: celui-ci devrait être imputé au compte du capital, car c'est pour cela qu'existe, dit-il, le compte du capital: demander au contribuable juste le montant d'argent qu'il faut pour les frais ordinaires de l'administration; quant au reste, l'inscrire au compte du capital. Ce conseil serait bon si le tarif canadien constituait un fardeau qui peserait sur les épaules du peuple. Dans ce cas, vous auriez raison de prélever les impôts nécessaires à l'administration de la chose publique et de faire porter au compte du capital le gros des dépenses nécessitées par l'exécution de grands travaux publics. Mais pour quel motif chargeriez-vous le compte du capital sans nécessité? Nos adversaires nous reprochent tous les jours précisément de trop charger le compte du capital. Est-ce que notre honorable collègue lui-même (M. Bell), avant de terminer son discours, ne nous a pas fait un reproche de charger outre mesure le compte du capital?

M. l'Orateur, il suffit de jeter un coup d'œil sur ces chiffres pour se convaincre que ni le tarif ni l'impôt ne sont un fardeau pour le public. J'affirme en ce moment que le peuple canadien ne se plaint pas d'être trop imposé. Je dirai que le tarif en général, excepté sur quelques points très peu nombreux, est satisfaisant pour le Canada.

Dans les réclamations qu'on nous adresse, on ne dit pas que les impôts sont trop élevés; on affirme qu'ils ne le sont pas assez; et ces réclamations partent des fauteuils de l'opposition.

Pourquoi porterions-nous ces dépenses au compte du capital, quand nous pouvons en défrayer une grande partie avec le revenu ordinaire, sous un tarif douanier si léger aux épaules du peuple? Nous avons recueilli tous les ans des sommes aussi considérables et grâce à elles nous avons pu acquitter les frais ordinaires de l'administration publique, et même de faire bénéficier le compte du capital d'une grande partie des revenus du gouvernement.

Nous ne croyons pas avoir porté au compte du capital la moindre somme dont ce compte ne pouvait légitimement être crédité.

Mais nous ne pouvions pas prévoir, après ce que nous avons entendu au cours des trois ou quatre dernières sessions, la subite volte-face opérée ce soir par notre honorable collègue qui prit vingt minutes à nous blâmer pour n'avoir pas chargé d'avantage le compte du capital. Pourquoi pouvons-nous faire l'inscription de ces dépenses au compte du revenu ? Nous avons pu empêcher l'Etat de s'endetter pour une somme qui, autrement, aurait été nécessaire, et en empêchant la dette de grandir nous avons épargné au peuple le payement de nouveaux intérêts.

Notre honorable collègue a fait allusion à l'augmentation des intérêts de la dette publique. J'ai ici un état montrant ce que nous avons à payer cette année en intérêts sur la dette publique. J'avais préparé cet état pour répondre à une question inscrite à l'ordre du jour par notre honorable ami le député de Trois-Rivières (M. Bureau) ; mais je n'étais pas dans la salle pour y répondre au moment ou cette question fut lue par M. l'Orateur ; je profiterai donc de cette occasion pour faire connaître ma réponse :

L'intérêt acquitté sur la dette publique pendant l'exercice de 1902-1903 s'est élevé à $11,068,139.17, et nous avons crédité la province d'Ontario pour l'intérêt dû sur les fonds gardés en fidéicommis en attendant un règlement final, soit $167,288.14, ce qui fait que l'intérêt de la dette publique s'est élevé, l'année dernière, à $11,235,427.31. Au moment de la préparation, il y a quelques mois, du budget général pour l'année courante, avant le règlement des comptes provinciaux, on estimait que les intérêts payables cette année atteindrait $11,133,407.52. Une estimation revisée et mise à jour indique que ces intérêts s'élèveront réellement à $11,057,700, soit $177,727.31 de moins que l'année dernière.

Cependant, en faisant le calcul de la somme réelle des intérêts à payer, il convient de faire entrer en ligne de compte les sommes que l'Etat va toucher sur ses placements. Nous allons recevoir en intérêts sur les obligations achetées en vue de nourrir le fonds d'amortissement, $105,000. L'intérêt sur les prêts nouveaux faits à la commission du port de Montréal, $27,000 ; l'intérêt sur le compte remanié de la dette, relative aux provinces d'Ontario et de Québec : $72,319.44 de la première, et $58,944.38 de la dernière, ce qui fait à mettre au crédit du compte des intérêts $263,263.82. En déduisant cette dernière somme d'intérêts à recevoir, de la somme des intérêts à payer, le résultat net sera une réduction des intérêts dus sur la dette publique, cette année, égale à $440,992.

Ce qui a empêché notre honorable collègue de Pictou (M. Bell) de se rendre un compte exact de la situation a été le changement de méthode apporté dans l'administration des affaires publiques depuis 1896.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend que l'Etat a gagné quelque chose par le règlement de comptes du Dominion avec l'Ontario ; mais c'est un simple tour de tenue de livres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est une somme réelle mise au crédit du Dominion. C'est un revision de la créance de la province, et cela veut dire que le Dominion aura une somme moindre à payer.

Notre honorable collègue devrait tenir compte des changements considérables qui se sont opérés en ce pays depuis 1896. A cette époque, le Canada était dans une condition bien différente de celle d'aujourd'hui. Sa population était alors de 5,086,061 habitants . Nous ne connaissons pas le chiffre exact de la population en ce moment, il faut nous contenter d'une estimation approximative ; donc, la population devrait être d'environ 5,528,847. L'augmentation de population n'est pas aussi considérable que nous l'aurions voulu, mais nous regagnons le temps perdu, et le mouvement de la population, selon toute apparence, s'accélérera davantage. En 1896, le Canada a reçu 16,833 immigrants. En 1903 il en est venu 128,364. En 1896, le revenu public était de $36,618,590. En 1903, les revenus de l'Etat ont atteint $66,034,108. En 1896, la vente des terres publiques dans le Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie Britannique a rapporté $93,303. En 1903, la vente des terres publiques a mis dans les caisses de l'Etat $313,960.

Les importations de l'année 1896 se sont élevées à $118,011,508. En 1903, c'est-à-dire en pleine prospérité, quand nos fabriques donnent à nos ouvriers du travail comme il n'y en eût jamais, de mémoire d'homme, en Canada, les moyens du peuple ont tellement augmenté, qu'il a consommé une plus grande quantité de produits nationaux et qu'il a en outre porté la valeur des importations de marchandises étrangères de $118,011,508 à $241,214,961. En 1896, nous exportions pour $121,013,852 de marchandises, et en 1903, nous exportons pour $225,849,724. Les exportations de produits nationaux, qui donnent une meilleure mesure, peut-être, de la prospérité et de l'activité du peuple canadien, valaient, en 1896, $109,915,337, et en 1903 elles se chiffrent à $214,402,673. Nos exportations de produits de la ferme et des animaux, et de leurs dérivés, en 1896, se montaient à $55,378,407 ; et en 1903, elles s'élèvent à $114,441,873.

Abordons maintenant le chapitre des manufactures, cette branche de l'activité nationale dont nos adversaires se sont constitués les champions et les protecteurs, qu'ils prétendent avoir nourrie et allaitée. Or, en 1896 nos exportations de produits fabriqués se montaient à $10,222,817, et l'année dernière elles s'élevaient à $20,624,967. Le mouvement commercial canadien qui, en 1896, se chiffrait à $239,025,360 atteignait, l'année dernière, le joli chiffre de $467,064,685.

Mais si nos adversaires ont les yeux fermés au changement magnifique qui s'est

opéré, le peuple canadien, lui, n'est pas aveugle.

La nation entière se rend compte de ces choses, non seulement par le témoignage de la statistique, mais par le spectacle sans pareil donné par l'industrie nationale battant son plein sur presque tous les points du Canada, et la nation comprend que ces conditions nouvelles font un devoir au gouvernement de distribuer avec plus de libéralité les deniers publics partout où le besoin l'exige.

Je me souviens qu'un jour, accompagnant le chef du gouvernement dans une tournée électorale à travers la province d'Ontario, je lis sur une banderole tendue en travers de la voie principale dans un de ces beaux villages du Haut-Canada, ces mots : " Dépense avisée est bonne économie." Cela, c'était aussi de la bonne philosophie. On se méprend, en certains quartiers, sur le sens vrai du mot économie. La parcimonie n'est pas de l'économie. On ne faisait pas d'économie en 1894-95-96 quand on dépensait plus d'argent qu'on n'en avait, et le gouvernement ne fait pas d'extravagances, aujourd'hui, en dépensant moins d'argent qu'il en reçoit. Il y a une méthode qui dépense et enrichit, et il y a un système qui lésine et appauvrit.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je ne veux prendre que quelques instants, M. l'Orateur, pour établir que l'honorable ministre a donné, ce soir, le démenti à tous les principes affirmés par son parti dans l'opposition.

Aujourd'hui, il soutient que la saine économie consiste à dépenser largement. Etait-ce l'opinion que le parti libéral professait avant 1896? Eh ! chaque dollar dépensé par le gouvernement conservateur était, au dire des coryphées de ce parti, autant d'argent de gaspillé.

L'honorable ministre nous a rappelé de nouveau ce qui a été dit touchant les résultats funestes qui suivraient l'application des principes du parti libéral, si celui-ci arrivait au pouvoir. Je lui demanderai si ces prédictions ne se fussent pas réalisées à la lettre, si le parti libéral avait appliqué dans le gouvernement public les principes qu'il soutenait autrefois. L'honorable ministre sait très bien que ces prévisions eussent été trouvées justes, si le parti libéral n'avait pas renoncé à bouleverser le tarif, comme il l'avait promis. Il n'y a pas une promesse faite par nos adversaires qu'ils n'aient reniée, et, avec l'effronterie qui leur est coutumière, ils se vantent même de ce manque de parole.

L'honorable ministre nous a dit qu'une dépense libérale est de bonne économie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une économie avisée.

M. CLANCY : Peu importe. En 1896, à l'époque où le présent gouvernement prit les rênes du pouvoir, les dépenses publiques se montaient à $44,334,000, et elles s'élèvent aujourd'hui à $62,084,000. Je défie l'honorable ministre de nous indiquer, à l'actif du Canada, une œuvre tant soit peu remarquable correspondant à cette énorme dépense. Il ne peut pas le faire. On a prodigué la richesse publique en des travaux qui ne sont d'aucune utilité pratique pour le Canada. Je vais m'occuper maintenant du point principal de son discours, le plus fort, à mon avis, et le seul qui vaille la peine d'une réponse. Il a répété à plusieurs reprises que le gouvernement avait dépensé plus qu'il n'avait reçu, tandis que les libéraux ont eu raison de dépenser tout ce qu'ils ont pu, parce qu'ils se sont tenus dans les bornes déterminées par le revenu public.

Ai-je bien compris la pensée du ministre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et je l'ai prouvé par des chiffres.

M. CLANCY : Sans doute, et je vais citer des chiffres à mon tour.

La première fois que le gouvernement libéral a publié qu'il y avait un excédent, c'est en 1898. Or, les recettes de cette année-là furent de $40,556,510 et la dépense s'éleva à $45,334,281, soit $4,777,771 de plus que les recettes.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'orateur (M. Clancy) devrait dire qu'il comprend dans ce chiffre la dépense imputée sur le capital.

M. CLANCY : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Pictou nous a reproché de trop charger le compte de capital. Au cours de mes remarques j'ai fait une distinction très nette ; dans chaque cas où la dépense était imputable sur le revenu public, je l'ai dit.

M. CLANCY : C'est la même chose. Je donne les dépenses totales et les recettes totales. Ne nous trompons pas et ne trompons pas le public.

Les chiffres que j'ai cités montrent qu'en 1898, lorsque l'honorable ministre prétendit avoir un excédent de $1,722,000, ou à peu près, il avait en réalité dépensé $4,777,771 de plus qu'il n'avait reçu. Je fais le compte suivant la méthode de tenir les livres publics usitée en Angleterre, aux Etats-Unis, enfin, dans tous les pays civilisés, à l'exception du Canada.

Maintenant, examinons les comptes de l'année suivante, pendant laquelle l'honorable ministre assure n'avoir dépensé que 95 pour 100 des recettes totales. A la vérité, il a dépensé environ quatre millions et trois quarts de plus qu'il n'avait reçu. Le rendement des impôts avait été de $46,743,000, et la dépense, de $51,542,000, c'est-à-dire $4,799,000, et supérieure aux recettes. En 1900, le rendement a été de $51,031,000, et la dépense, de $52,717,000, c'est-à-dire, de $1,186,000 plus forte que les recettes. Maintenant, en 1901, les recettes furent de $52,516,332, et les dépenses, de $57,982,866, dépassant les recettes de $5,466,000. En 1902 également, le rendement se chiffra à $58,-

052,000, et la dépense atteignit $63,970,000 ; différence : $5,918,000. Pourtant, l'honorable ministre (M. Fielding) affirme froidement à la Chambre et au public que pendant ces années-là il a dépensé moins qu'il n'a reçu.

L'honorable ministre persiste-t-il dans cette affirmation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'éprouve aucun hésitation à répondre à la question de l'honorable député. A l'égard de l'administration du gouvernement actuel et du gouvernement qui l'a précédé, j'ai cité des chiffres en m'appuyant sur la même base de comparaison.

M. CLANCY : Pour la démonstration que je veux faire, je n'ai pas besoin de comparer ce gouvernement à son prédécesseur. Je m'en rapporte à la déclaration de l'honorable ministre touchant les recettes et les dépenses dans tout le Canada, et je dis que précisement dans l'année durant laquelle il prétend n'avoir dépensé que 95 pour 100 des recettes totales, il a en réalité dépensé quatre millions et trois quarts de plus que l'Etat n'a reçu. L'honorable ministre ne peut pas se retrancher derrière ce tour de passe-passe qui lui permet de porter au compte du capital telles sommes qu'il lui plaît, de façon qu'il puisse annoncer un excédent du chiffre qui lui convient.

L'honorable ministre osera-t-il maintenant se vanter d'un seul excédent dans ses comptes, entre les années 1897 et 1902 ?

Je ne comprends pas dans ce calcul les opérations de l'année dernière, parce que je veux en faire l'objet d'une démonstration spéciale.

L'honorable ministre assure qu'il a réuni pendant cette période un excédent de $27,-971,000. Pour être juste, je prends le fonds d'amortissement constitué en diminution de la dette, quoique ce soit une dépense statutaire faite par les gouvernements précédents aussi bien que par celui-ci. Pendant les six années qui ont précédé celle-ci, le gouvernement libéral a mis $14,000,-000 au fonds d'amortissement, et le gouvernement qui l'a précédé y avait mis $12,000,-000. Déduisons le montant placé par le gouvernement actuel au fonds d'amortissement, soit $14,459,000, pendant six ans, de la somme des excédents obtenus durant la même période, $27,791,000 ; il reste $13,331,-000 dont il faut rendre compte.

Eh bien ! je demanderai à l'honorable ministre ce qu'est devenu cet excédent. Je pense que l'occasion est bonne pour en expliquer l'emploi. Je lui ai déjà fait cette demande, et je la lui renouvelle en ce moment. Qu'est devenu cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis surpris que l'honorable député me demande une chose si clairement comprise de tout le monde. Chaque dollar de ces excédents a été inscrit au compte du capital. Autrement, la dette publique eût été augmentée de leur valeur, et c'est ce que nous avons évité.

M. CLANCY : Ah ! voilà donc enfin le mot de l'énigme. L'honorable ministre a fait une inscription au compte du capital—simple question de méthode dans le tenue des comptes—mais cela n'empêche pas la dette publique d'avoir augmenté ; et alors, l'honorable ministre n'a plus d'excédents du tout à nous montrer.

C'est la première fois qu'il est établi aussi clairement par l'organe ministériel qu'on nous a trompés et qu'on a trompé le public en nous annonçant des excédents qui, en réalité, n'existent pas.

En 1903, l'excédent est non pas de $14,-326,000, comme le ministre l'assure, mais de $4,948,770. Ses recettes durant l'année ont été de $66,034,000, et ses dépenses, de $62,-984,000.

Voilà les chiffres ; cependant, l'honorable ministre affirme qu'il a un excédent de $14,-000,000. N'est-ce pas propre à exciter l'hilarité des enfants d'école eux-mêmes?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le pense.

M. CLANCY : Oui, ils se moqueront bien fort de l'opération arithmétique par laquelle on prétend démontrer qu'en soustrayant $62,000,000 de dépenses de $66,000,000 de recettes, il reste un excédent de $14,326,000. Il serait temps de cesser de jouer cette comédie. Il serait temps de dire aux contribuables l'exacte vérité. Il serait temps de mette un terme à cette conduite trompeuse de l'honorable ministre qui réclame le bénéfice d'excédents dans le grand livre public, alors qu'en réalité il dépense plus que les revenus de l'Etat. Je mets le ministre des Finances au défi de nier que, sous l'administration libérale—l'année dernière exceptée—les dépenses ont chaque année excédé les recettes. Cela n'empêche pas l'honorable ministre de chercher à se justifier en disant que s'il a dépensé beaucoup, il a reçu encore plus. J'affirme, sans la moindre hésitation, qu'il trompe le peuple. Son allégation n'est ni juste ni loyale. Je défie l'honorable ministre de nous indiquer, dans la période s'étendant de 1897 à 1902, une année qui n'a pas été marquée par un découvert, et je le défie de nier que le total des déficits s'est élevé à $27,791,281. C'est, cependant, la seule apologie offerte par l'honorable ministre pour justifier l'augmentation des dépenses du gouvernement.

Examinons maintenant la question des comptes publics. L'honorable ministre a dit que les comptes publics ont joué la comédie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas les comptes publics, mais le comité.

M. CLANCY : Eh bien donc, le comité des comptes publics, dont l'honorable ministre est un membre distingué, ont joué la comédie,

dit-il. Je ne suis pas loin d'en convenir avec lui. Je sais plus d'une occasion dans laquelle l'honorable ministre a fait manquer le but de ce comité. Je sais plus d'une occasion dans laquelle l'honorable ministre s'est rendu aux séances du comité, non pour aider à la manifestation de la vérité, mais pour l'empêcher de sortir des débats par tous les moyens possibles, quand elle devait causer du tort au gouvernement. A ce sujet, je lui rappellerai qu'un jour il fut le premier à avertir un témoin qu'il n'était pas obligé de répondre, lorsque ce témoin était invité à dire la vérité. L'honorable ministre se souvient parfaitement de cette circonstance.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il préciser?

M. CLANCY : Je veux parler de M. Rochester, à qui il fut demandé de dire combien il avait donné d'argent, à part ce qui apparaissait dans ses livres. Si le témoin avait répondu, nous aurions pu retracer aussitôt l'individu qui saigna le trésor public. Mais le ministre des Finances fut le premier à se lever en cette circonstance pour avertir le témoin qu'il n'était pas obligé de répondre. Et c'est ce ministre qui vient aujourd'hui affirmer que le comité des comptes publics a joué la comédie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député oublie-t-il que cet incident—raconté peut-être inexactement par notre collègue—a rapport à son ami l'ancien ministre des Travaux publics, qu'il presse aujourd'hui sur son sein, et que cet incident s'est produit il y a un an passé et non au cours des dernières séances du comité, auxquelles j'ai fait allusion ?

M. CLANCY : Eh bien, si l'honorable ministre insinue que l'ancien ministre des Travaux publics aurait commis certains actes répréhensibles——

Le MINISTRE DES FINANCES : Nullement.

M. CLANCY : Alors, pourquoi l'honorable ministre en parle-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en parle, parce que c'est un fait qui n'est pas niable.

M. CLANCY : Alors, vous avez quelque intention. Je ne nie pas qu'il s'agissait dans la circonstance d'une enquête sur certaines opérations du ministère des Travaux publics. La manière dont l'honorable ministre en parle en ce moment ne peut avoir pour objet que d'y attacher quelque blâme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, non.

M. CLANCY : Alors, votre observation de tout à l'heure n'a aucun sens. Etait-ce honnête de dire au témoin de ne pas répondre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien insinué sur le compte de l'ancien ministre des Travaux publics. L'honorable député a mis l'ex-ministre en cause, et je l'ai défendu contre ce que je crois être une diffamation. Du reste, tout cela se rapporte aux séances de l'année dernière, et je n'ai fait allusion qu'aux séances de cette session-ci.

M. CLANCY : Je vois que l'honorable ministre veut plaider oubli ou ignorance des faits. Je ne borne pas mes observations au comité des comptes publics de cette année seulement, et à son tour, l'honorable ministre aurait pu comprendre dans sa réprobation l'œuvre de ce comité pendant les années précédentes.

Mais examinons ce qui a été fait cette année. Cette session a été très remplie ; nous n'avons pu donner que bien peu de temps aux séances du comité des comptes publics. Mais encore, qu'est-ce que l'honorable ministre appelle une comédie? Je serais bien aise que le député de Middlesex-ouest (M. Calvert), fût à son siège. Ce qu'on a appris par l'enquête du comité nous donne un aperçu du gaspillage qui a été fait des deniers publics dans le service du recensement. M. l'Orateur, un des commissaires nommés par le gouvernement est venu déposer au comité des comptes publics sur des faits inouïs. Il a été obligé d'avouer qu'il avait acquitté sans les vérifier tous les comptes qui lui furent présentés par les agents recenseurs. Il a dû reconnaître que ces gens avaient loué chevaux et voitures pour faire le dénombrement de la population dans des villages de deux à trois trois cents habitants. Ce sont des faits de notoriété publique. Chacun sait que certains recenseurs ont grossi à plaisir la note présentée par eux à l'Etat ; qu'on a mis en quelque sorte au pillage le trésor national. Et le ministre ose parler de comédie.

Nous n'avons pu malheureusement examiner que cette affaire-là ; mais, M. l'Orateur, si le temps à notre disposition nous avait permis de pousser plus loin nos investigations, nous aurions mis à jour plusieurs cas d'extorsion commis au détriment du trésor public, dont celui que je viens de mentionner n'est qu'un échantillon. Mais le temps nous a manqué ; néanmoins, l'unique cas que nous avons pu scruter est un des plus graves qui ait jamais été dévoilé au comité des comptes publics du Canada.

M. l'Orateur, il est plaisant d'entendre la défense de l'honorable ministre au sujet du service rapide océanique. Le gouvernement et ses partisans disent qu'il faut à tout prix au Canada un service rapide transatlantique. Or, M. l'Orateur, ces messieurs ont repoussé l'unique occasion qui s'est présentée d'établir un service rapide sur l'Atlantique à un prix modéré. Ils ont dit que le prix demandé était trop élevé, et aujourd'hui qu'ils ont laissé passer cette chance, ils ne peuvent pas en établir un pour un prix double de celui que les entrepreneurs étaient disposés à accepter. Cependant, le ministre des Finances défie l'opposition, en disant sur un ton dramatique que le Canada aura un service rapide océanique,

coûte que coûte, Le Canada a besoin de ce service de navigation, le parti conservateur en convient ; mais si le gouvernement méprise toutes les occasions qui lui sont offertes, et s'il est, par la suite, contraint de payer le double du prix, je voudrais savoir comment le ministre des Finances peut oser accuser le parti conservateur d'avoir voulu payer le double du prix pour ce service. Comment se justifiera-t-il d'avoir rejeté les chances qui lui étaient offertes et que jusque-là il avait appelées de tous ses vœux ? L'honorable ministre a repoussé toutes les occasions de conclure un bon marché ; c'est pourquoi je ne lui reconnais pas le droit d'adresser des reproches à l'opposition à ce sujet.

Je sollicite l'attention de l'honorable ministre des Finances sur un sujet qui parait lui avoir donné quelque inquiétude. Je suis bien aise de voir à sa place l'honorable ministre des Douanes, car lui aussi a invité, à différentes reprises, l'opposition conservatrice à prendre attitude sur la même question. Dès que nous protestons contre les dépenses extravagantes du gouvernement, le ministre des Finances nous rétorque : " Pourquoi ne proposez-vous pas formellement une réduction ? " Est-ce que le parti libéral l'a jamais fait lui-même, au cours des dix-huit an)nées qu'il a passé dans l'opposition ? Ce parti si capable et si vigilant était assis sur ces fauteuils pendant toute cette période. J'aperçois en face de moi un de ceux qui ne perdaient jamais une occasion de blâmer la conduite du gouvernement conservateur à ce sujet ; il a un portefeuill'e dans le ministère libéral dont il est un des membres les plus instruits et les plus vaillants.

Durant ces dix-huit années, le gouvernement conservateur a dépensé $603,000,000. Je demanderai à l'honorable ministre (l'honorable M. Paterson) de nous dire quelle proportion de ce montant a été contestée. Je vais le lui dire : sur $603,000,000, on a contesté $47,000. Il n'y a pas eu de votes, pas un seul, pour blâmer l'octroi des subsides. Aucun de ces messieurs n'a proposé un vote contre une subvention de chemin de fer pendant toute cette période.

Je pense qu'il est temps de mettre un terme à ces ridicules bravades.

Le ministre des Finances calomnie maladroitement son collègue des Douanes, car celui-ci faisait partie de la Chambre avant 1896 et il prenait une part très active aux débats. Je désire prendre la défense de ceux de nos adversaires qui ont manqué si clairement à leurs devoirs, qui sont restés les bras croisés pendant qu'on volait le pays, et qui n'ont pas eu le courage de contester plus de cinquante mille dollars sur une dépense de six cents millions de dollars, pendant toute cette période.

Je dirai un mot au sujet de la prospérité du Canada dont le ministre des Finances prétend tirer un argument si irrésistible. Il nous a rappelé ce que le gouvernement libéral a fait pour le développement du pays. Il dit que la Chambre a voté des crédits pour faciliter le commerce canadien. Je ferai un parallèle au sujet des produits agricoles, qui constituent le principal article des exportations canadiennes. On verra que nous occupons aujourd'hui une situation relativement identique à celle que nous occupions en 1896. Je défie l'honorable ministre de nier ce fait. En 1896, la Grande-Bretagne importait des chevaux, des bêtes à cornes, des moutons, de la viande fumée, du bœuf, du mouton, du lard, et toutes sortes de viandes ; du saindoux, de la volaille et du gibier à plumes, du beurre, du fromage, du lait condensé, etc., de la margarine, des œufs, des peaux crues, des toisons de mouton, du suif, de la soie de cochon, de la laine, du blé, de l'orge, de l'avoine, et autres céréales et farines ; des graines, du trèfle et du mil, de la graine de lin, du houblon, des pommes, des cerises, du raisin, des poires, des prunes, et autres fruits ; des oignons, des pommes de terre, des tomates, et autres végétaux ; du lin et du poisson. La Grande-Bretagne importa de ces articles pour une valeur de $827,352,902. Ce total comprend naturellement le poisson. Or, durant la même année, le Canada exporta en Grande-Bretagne pour une valeur de $53,254,758, ou 6.43 pour 100 des importations anglaises. En 1901, la Grande-Bretagne importait des mêmes articles ci-haut énumérés pour une valeur de $976,582,901. Sur ce montant les importations à provenance du Canada figurent pour la somme totale de $66,446,101, ou pour 6.80 pour 100 ; c'est une insignifiante augmentation de moins de ½ pour cent durant cette période.

Ainsi, malgré tous les sacrifices d'argent que nous avons consentis, notre situation commerciale ne s'est guère améliorée depuis 1896. Cependant, le ministre des Finances vient affirmer ici avec emphase que le Canada est prospère, que non seulement il a produit plus qu'auparavant, mais qu'il a acheté à l'étranger des marchandises en quantités considérables.

Le fait est que le peuple canadien a dû acheter aux autres pays une foule d'articles qui auraient pu être fabriqués en Canada. Il a consommé des produits étrangers et il n'y a pas lieu d'en tirer gloire, car nous aurions pu les produire nous-mêmes sous un régime plus favorable à nos intérêts nationaux.

Le gouvernement s'est jeté dans des dépenses extravagantes, dans des dépenses alarmantes qui, comme l'a déjà dit l'honorable député de Pictou, atteint le chiffre de $62,000,000. Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet. Je mets le ministre des Finances au défi de nous indiquer une œuvre accomplie par ce gouvernement, qui vaille la peine d'être mentionnée ; je le défie de nous montrer en quoi le Canada a retiré quelque avantage de cette énorme dépense des deniers publics. J'affirme que ni le ministre des Finances ni aucun de ses amis ne peuvent

nous montrer un résultat quelconque pour cette augmentation des dépenses, qui a presque doublé depuis 1896 ; j'affirme qu'ils ne pourraient pas nous montrer une œuvre à mettre à leur crédit ou qui ait apporté au Canada un bénéfice.

Je le répète, M. l'Orateur, ces messieurs ont jeté l'argent du peuple par les fenêtres ; ils ont sacrifié des sommes énormes pour aucun objet pratique. Mais voyez donc ce que le contribuable canadien paye à l'Etat aujourd'hui et comparez-le avec ce qu'il payait en 1896. Il y a sept ans, le contribuable payait un impôt de $7.50 par tête, homme, femme et enfant. En 1903, chaque citoyen—homme, femme et enfant—doit contribuer la somme de $12.30 aux frais du gouvernement public. C'est une augmentation de $4.73 par tête sur l'impôt de 1896. Je répète que nous n'apercevons absolument rien comme résultat de cette imposition sur le contribuable canadien.

Les ministériels pourront nous dire que l'opposition a toute liberté de faire échec au vote des crédits. Mais, comme l'a si justement observé l'honorable député de Pictou, l'opposition ne peut pas prolonger la durée de cette session au delà des limites raisonnables. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous lever en cette enceinte, pour protester énergiquement contre cette énorme dépense.

Nos adversaires ont l'habitude de citer à toute occasion, pour les retourner contre nous, les paroles que nous avons dites en d'autres circonstances. Ils n'ont pas besoin de votes de censure pour se défendre contre nous devant le pays. Ils n'auront qu'à retenir les paroles de protestation que nous avons fait entendre ici aujourd'hui et de nous les rappeler en temps et lieux. Nous ne reprochons pas à nos adversaires de s'être abstenus de proposer un vote de censure chaque fois qu'ils ont trouvé matière à un blâme contre le gouvernement conservateur. C'est eux qui en parlent les premiers.

Nous ferons le public juge de l'accomplissement des promesses qu'il a reçues et de la légitimité des actes de ce gouvernement.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : M. l'Orateur, je demanderai à la Chambre quelques minutes seulement pour lui citer un cas, un seul, qui pourrait expliquer comment le comité des comptes publics a joué la comédie, comme on l'a dit.

Je veux parler du secrétaire particulier de M. Chamberlain, qui se nomme, je crois, Gobeil. L'auditeur général rapporte que cet employé a refusé de représenter les pièces justificatives de ses dépenses. A la page 333-323 du rapport de l'auditeur général de 1900, nous découvrons que cet employé a expédié $2,809.93 pour fournitures, provisions, etc., et qu'il a refusé de produire les pièces justificatives. Comment se fait-il qu'on ait permis à ce secrétaire, dont le traitement a été porté de $700 à $2,400, sans que cet homme ait satisfait aux examens de rigueur, de se promener à travers le pays, d'aller passer quelque temps à Syracuse, N.-Y., aux frais de l'Etat? Qu'allait-il y faire pour M. Charleson? Dans son rapport de l'exercice 1899, l'auiteur général se plaint qu'on permette à cet employé de se soustraire aux obligations auxquelles sa situation l'engage. Il va à Vancouver et partout où il veut ; il dépense autant qu'il veut, et il ne fournit pas de pièces justificatives. Le ministre des Finances vient ensuite affirmer avec un grand sérieux que l'enquête du comité des comptes publics est une comédie. Certes, je vous accorde que comédie il y a. Pourquoi une enquête, sans pièces justificatives? Le gouvernement désire que cette comédie se continue, car elle sert ses intérêts. Que pensez-vous du secrétaire d'un entrepreneur public, payé avec l'argent du peuple, qui peut aller partout sans être contraint de justifier ses dépenses? Est-il allé à Syracuse pour sa santé ou pour le bénéfice de quelque bon partisan du gouvernement? Il n'était sans doute pas prudent de lui permettre de rester à Ottawa pendant les séances du comité des comptes publics. Il est évident que le ministre des Travaux publics, qui n'est pas à son siège mais qui devrait y être en ce moment, sait à qui le voyage impromptu de cet employé à Syracuse a été utile. Ce gouvernement ne veut pas qu'on produise de pièces justificatives. Il en a horreur.

L'amendement Bell est mis aux voix avec le résultat suivant :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Henderson,
Avery,	Hughes (Victoria),
Ball,	Ingram,
Birkett,	Johnston (Cardwell),
Blain,	Kaulbach,
Borden (Halifax),	Léonard,
Boyd,	MacLaren (Perth),
Broder,	Monk,
Calvin,	Morin,
Carscallen,	Richardson,
Clancy,	Robinson (Elgin),
Clarke,	Sproule,
Cochrane,	Taylor,
Fowler,	Vrooman,
Gourley,	Wilson.—30.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	LeBlanc,
Beith,	Loy,
Béland,	Macdonald,
Belcourt,	Mackie,
Bernier,	Macpherson,
Borden (sir Frederick),	McCool,
Bourbonnais,	McCreary,
Brown,	McIsaac,
Bureau,	Marcil (Bagot),
Calvert,	Marcil (Bonaventure),
Campbell,	Mayrand,
Carbonneau,	Meigs,
Champagne,	Mignault,
Christie,	Monet,
Copp,	Morrison,
Delisle,	Paterson,
Demers (Lévis),	Power,

Demers (St-Jean),	Préfontaine,
Desjardins,	Puttee,
Douglas,	Reid (Restigouche),
Dugas,	Roche (Halifax),
Emmerson,	Ross (Ontario),
Erb,	Ross (Rimouski),
Fielding,	Rousseau,
Fitzpatrick,	Schell,
Galliher,	Scott,
Gauvreau,	Talbot,
Geoffrion,	Thompson (Haldimand
Gibson,	et Monck),
Harwood,	Tobin,
Kendall,	Tolmie,
Lang,	Tucker,
Laurier (sir Wilfrid),	Turcot,
Laurier (L'Assomption),	Wright.—68.
Lavergne,	

ABSTENTIONS :

Ministériels.	Opposition.
Logan,	Lefurgey,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Charlton,	Tisdale,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Stewart,	Bruce,
Wade,	Smith (Wentworth),
Parmelee,	Pope,
Costigan,	Hale,
Heyd,	Tolton,
Grant,	McGowan,
Davis,	Roche (Marquette),
Holmes,	Kendrey,
Murray,	Osler,
Sutherland (Hon. J.),	Haggart,
Ethier,	LaRivière,
Gallery,	Lennox,
Johnston (Cap-Breton),	Lavell,
McCarthy,	McIntosh,
Turgeon,	Kidd,
Matheson,	Halliday,
Smith (Vancouver),	Clare,
Ross (Victoria, N.-E.),	Brock,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir C. H.),
Dyment,	McCormick,
McColl,	Ward,
Fraser,	Bell,
Guthrie,	Porter,
Mulock (sir William),	Barker,
Cowan,	Pringle,
Maclaren (Huntingdon),	Rosamond,
Riley,	Earle,
Stephens,	Seagram,
Gould,	Thomson (Grey),
Fortier,	Roddick,
McGugan,	Hackett,
Girard,	Casgrain,
McEwen,	Sherritt,
Bickerdike,	Bennett,
Fisher,	Maclean,
German,	Lancaster,
MacKinnon,	Wilmot,
Lewis,	Robinson (Northumberland),
Oliver,	Kemp,
Russell,	Ganong,
Madore,	Culbert.

La Chambre n'a pas adopté.

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

Revision des statuts fédéraux, qui pourra être payée, sans préjudice de la loi sur le service civil ou de l'acte concernant le département des impressions et de la papeterie publiques, $16,000.

M. CLARKE : Qui fait partie de cette commission ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai donné les noms des membres de la commission il y a quelques jours, lorsque ce sujet est venu en discussion. Ce sont : MM. Newcombe, sous-ministre de la Justice ; Power, fonctionnaire du département de la Justice ; Cameron, archiviste de la cour Suprême ; sir Henry Strong, ex-juge en chef de la cour Suprême ; Sirois, de Québec ; Roscoe et Saint-Louis, secrétaires de la commission. Les noms des autres membres ont été donnés précédemment.

M. BLAIN : Combien croyez-vous que cette revision va coûter ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est bien difficile à dire. La dernière revision a été faite en 1886, et, si je m'en souviens bien, elle a coûté $48,000. Jusqu'à ce jour, la revision des statuts a coûté $16,000. J'espère que nous ne dépasserons pas $48,000, malgré que nous ayons à reviser toutes les lois votées entre 1886 et aujourd'hui, soit un espace de 17 ans. Il y a un crédit de $20,000 d'ouvert au budget pour cette fin depuis quatre ou cinq ans. En 1902-03, nous avons dépensé $12,722.38 ; en 1903-04, nous dépenserons $3,398.71, soit un total de $16,121.09.

M. MONK : Où en sont rendus les travaux et combien reste-t-il à faire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je parle maintenant de mémoire. J'ai déjà donné tous ces détails, mon honorable ami les trouvera dans les débats. Je crois me souvenir qu'il y a environ 154 statuts à reviser ; que 17 sont déjà complètement revisés; qu'on en a préparé 38 dont la revision peut maintenant se faire. Ce travail est déjà en partie fait et on espère qu'il sera complètement terminé l'année prochaine.

M. MONK : Comment se fait-il que la revision de 150 statuts doivent coûter plus de $40,000 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La revision qui eut lieu en 1886 ayant coûté $48,000, j'ai pensé que celle-ci coûterait à peu près $40,000.

M. MONK : Il faut que nous fassions mieux que cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous allons faire mieux que cela aussi.

M. R. L. BORDEN : On ne devrait pas baser cette estimation sur la revision de 1886 ; celle-ci était la première, il fallait naturellement plus de temps pour la faire, et, si je ne me trompe, il y avait plus de 150 statuts à reviser.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne me rappelle pas au juste combien il y en avait. En tous cas il s'agit aujourd'hui de

reviser les statuts de 17 années, et cette revision est aussi importante et est susceptible de coûter aussi cher que celle de 1886.

M. R. L. BORDEN : Celle-ci était la première et il s'agissait alors de reviser les statuts de 20 années. D'ailleurs, un très grand nombre de statuts que l'on est à reviser ne sont que des amendements à certains chapitres des statuts déjà revisés.

Si ces travaux sont aussi importants que ceux de 1886, ils doivent être moins considérables et se faire en moins de temps.

Rapides des Galops—pour compléter le chenal, $60,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a déjà été débattue. Il s'agit de certaines améliorations à faire aux rapides des Galops. Nous avons déjà dépensé à cette fin une somme énorme. Un honorable député a prétendu que ces travaux sont inutiles, mais au département on pense le contraire et l'on trouve qu'il serait pitoyable de renoncer à l'exécution de ces travaux-là plutôt que d'y consacrer la faible somme qu'il faut encore pour les achever.

On nous dit que cette somme suffira. Nous avons déjà consacré $978,000 aux améliorations de ces rapides.

M. CALVIN : Le département tient-il compte du nombre de bateaux qui passent dans ce chenal ? Je suis porté à croire qu'il n'y en passe pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'en tient pas compte, mais il a reçu de son ingénieur chargé de veiller aux besoins de la navigation dans le Saint-Laurent, un rapport où il est dit qu'il est très important de travailler au parachèvement des travaux en y consacrant cette somme.

Canal de la Trent—construction, $360,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de parachever la construction des différentes sections de ce canal, y compris les sections 2 et 3, et aussi les ouvrages en acier de l'écluse hydraulique de la section de Peterborough.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-on accordé de nouvelles entreprises cette année?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais il se fait encore beaucoup d'ouvrage.

M. HUGHES (Victoria) : Que dit l'ingénieur de la possibilité de réunir le lac Rice et Port-Hope au lieu de descendre jusqu'à Trenton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je serait heureux de déposer son rapport à ce sujet ; et il est, en somme, favorable à la construction de la section de Trenton plutôt qu'à celle de la section de Port-Hope.

Je tâcherai de le communiquer à l'honorable député de Durham-est (M. Ward).

Pour construire une jetée à Burleigh, $1,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de menues réparations aux anciens travaux.

Pour construire une jetée à Lovesick, $1,200.

Pour draguer des battures situées entre Peterborough et Heeley's Falls, $2,800.

Pour draguer des battures à Ketchawana et au lac Buckhorn, $2,800.

Pour reconstruire une digue à Peterborough, $4,800.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a-t-il reçu quelque rapport où il soit question d'utiliser les eaux qu'il y a au nord du lac Balsam ? Il n'est pas une partie du Canada à qui profiterait autant qu'à celle-là une dépense de $100,000. La construction de quatre ou cinq écluses au nord du lac Balsam coûterait à peu près cette somme et créerait une voie fluviale de 100 milles de long. Nous n'avons pas hésité à voter des sommes considérables pour la construction d'écluses, de chemins de fer, d'usines, etc., dans les provinces maritimes et dans la province de Québec. En construisant ces quatre ou cinq petites écluses de soixante-quinze pieds tout au plus, on répandrait des bienfaits, dans les comtés de Victoria et d'Haliburton, sur une plus grande étendue que dans n'importe quelle autre région du Canada où l'on dépense la même somme. Je prie l'honorable ministre de prendre note de cela et de demander un crédit à cette fin, advenant une autre session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelle serait la profondeur de cette voie fluviale ?

M. HUGHES (Victoria) : La rivière est aussi profonde qu'on peut le désirer. Dans le canal une profondeur de cinq pieds serait amplement suffisante.

Tout ce que nous voulons, c'est que les bateaux y circulent en vue d'y faire le remorquage des radeaux de bois dur. Il pourrait aussi s'établir un service de transport de touristes dans ce district. En même temps, je lui demanderais de prendre note de ceci : le mode d'ouverture et de fermeture de ces écluses n'est pas des plus modernes. Le surintendant dit qu'on est à adopter un meilleur mode, mais pour le moment c'est très ennuyeux.

Le MINISTRE DES DOUANES : De quelles écluses voulez-vous parler?

M. HUGHES (Victoria) : De toutes les écluses d'un bout à l'autre de la voie. Naguère, on traita avec beaucoup de mépris ce canal de la Trent ; mais je suis heureux de constater que l'honorable représentant d'Ontario se prononce aujourd'hui fortement en sa faveur. Il s'apercevra que le lac Skugog, ce grand lac qui se trouve dans sa propre ville, se trouvera grandement amélioré par l'installation de cette écluse. Je le félicite d'être devenu partisan convaincu de la construction de cet ouvrage.

Chemins de fer et canaux—imputable sur le compte-capital—Chemins de fer—Intercolonial —Dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, $25,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est nécessité par suite du tirant d'eau croissant des steamers. Il existe là un bon quai, et ce que l'on considérait naguère une bonne profondeur d'eau. Mais par suite du tirant d'eau croissant des steamers de la ligne Allan, il est nécessaire de draguer à une profondeur de trente pieds.

Chemin de fer National transcontinental—études topographiques et autres dépenses, $500,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le premier versement de la dépense sur la partie du nouveau chemin de fer qui doit être construite par l'Etat. Ce montant est destiné à ne solder que les dépenses incidentes et celles des études topographiques. Bien entendu, les travaux de construction ne seront pas commencés d'ici à la prochaine session. Dans l'intervalle, on se propose d'organiser et de mettre en route des équipes d'arpenteurs.

M. HUGHES (Victoria) : Je vois par le Star, de Montréal, de ce soir, que M. Hays déclare qu'il a des équipes d'arpenteurs sur tout le parcours du chemin. Le gouvernement est-il appelé à solder ces frais?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a encore été fait aucun arrangement à cet égard. Mais si le Grand Tronc a fait faire des études topographiques qui puissent être utilisées, je pense que nous serons heureux de mettre ces études à profit. Et si nous mettons à profit les études faites par le Grand Tronc, nous conclurons sans doute quelque arrangement en vue de supporter notre juste part des dépenses.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement n'a pas encore désigné les commissaires ni l'ingénieur en chef.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'ingénieur en chef de ce département ont fait une estimation de ce que coûteraient probablement ces études topographiques pour le chemin de fer : on estime cette dépense à $450,000. Afin d'être assurés de ne pas manquer de fonds et en vue de couvrir d'autres dépenses, nous demandons $500,000.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il l'estimation? Quand se propose-t-il de commencer les travaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien entendu, les travaux de construction ne sauraient être entrepris tant que nous n'aurons pas les études topographiques. Aussitôt le bill sanctionné, nous prendrons, je suppose, des mesures pour faire faire les études. Sans doute, nous pourrons dès cet automne, ou cet hiver, nous arranger pour envoyer des équipes sur divers points. Nous ferons tout ce qui est possible pour faire marcher les travaux avec la plus grande diligence.

M. MORIN : Les études topographiques en bas de Québec seront-elles faites par le gouvernement ou par le Grand Tronc-Pacifique?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les équipes seront envoyées de la part du gouvernement par l'intermédiaire des commissaires.

M. MORIN : Il me semblait que l'honorable ministre avai tdit qu'il y avait déjà des équipes de rendues là?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a quelques-unes entre Winnipeg et Québec. Je ne sache pas qu'il en ait été envoyé par le Grand Tronc à l'est de Québec.

M. MONK : J'aimerais à voir l'estimation dont l'honorable ministre a parlé, j'aimerais à voir comment le travail va être réparti. Naturellement, s'il s'agissait d'un crédit peu important, je ne ferais pas cette demande.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le sous-ministre, dans son estimation, n'a pas indiqué d'endroits, particuliers où les équipes seront établies. Mais il a calculé que vingt équipes pourraient être utilement employées entre Winnipeg et Moncton : quatorze entre Winnipeg et Québec, et six entre Québec et Moncton. Il n'a pas indiqué les endroits où elles commenceront les opérations.

M. MONK : Mais le parcours doit être divisé en sections.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le travail se fera par sections, sous la conduite de l'ingénieur en chef, comme toute autre entreprise de chmin de fer, et un grand nombre d'équipes seront mises à l'œuvre afin de pousser les travaux le plus rapidement possible.

M. MONK : Quand ces études topographiques seront-elles entreprises ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aussitôt que les arpenteurs pourront être nommés. Nous sommes très disposés à presser l'exécution des travaux. Aussitôt la session terminée, je pense que des équipes seront mises sur le chemin, et les études se poursuivront aussi longtemps que la saison le permettra.

M. HUGHES (Victoria) : Le Star, de Montréal, publie ce qui suit :

M. C. M. Hays, administrateur général et second président du chemin de fer du Grand Tronc, a fait la déclaration suivante, au sujet des plans de la compagnie en vue de l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique.

Les études topographiques sont poussées avec vigueur, et, de fait, elles l'ont été depuis les premiers jours du printemps dernier. Nous avons de quinze à vingt équipes sur le chemin, dont quelques-unes ont complété l'étude de leur section ; d'autres seront occupées tout

l'hiver. On s'est donné beaucoup de peine en vue de s'assurer une ligne à pente très faible, n'excédant pas quatre pour cent——

Je suppose qu'on veut dire quatre-dixièmes pour cent.

—ou de vingt pieds au mille (ce qui équivaut à peu près à la pente la plus forte entre Toronto et Montréal), et pourvue de courbes n'excédant pas deux ou trois degrés.

Sur certaines parties du chemin, où le pays est assez peu connu, par exemple, dans le district du lac Nipigon, par suite de l'absence de moyens de transport, il est difficile de s'approvisionner, et il n'est pas possible d'avancer aussi rapidement qu'on le ferait dans d'autres circonstances.

Il n'est pas possible de dire avant que les études soient complétées où les travaux de construction seront entrepris d'abord. Tout le territoire se trouve assez bien couvert. Les premières équipes envoyées par nous, et qui furent mises en marche avant que la politique du gouvernement en ce qui regarde la division de l'est, eût été connue, furent placées entre Winnipeg et North-Bay ; car on était d'avis que c'était la partie du pays qui avait le plus grand besoin de nouveaux moyens de transport. Il est très vrai, sans doute, que d'ici à quelques années, une grande partie des céréales du Nord-Ouest suivra la voie d'eau durant la saison de navigation ; mais déjà aujourd'hui une partie considérable de la récolte est transportée par voie ferrée le long de la rive nord du lac Supérieur, et cette quantité ira toujours en augmentant à mesure que de nouveaux chemins de fer seront construits pour le transport économique et rapide de ces céréales. La nouvelle ligne, avec sa pente de quatre pour cent—

Sans doute, on veut dire quatre-dixièmes pour cent.

—sera d'un grand avantage sous ce rapport.

Nos équipes d'arpenteurs sont aussi répandues dans tout le territoire à l'ouest de Winnipeg, et la construction de cette partie de la ligne sera entreprise aussitôt que ces études pourront être utilisées, de même aussi que la construction des embranchements à partir d'un port sur le lac Supérieur (port dont le choix n'est pas encore fait) jusqu'à un point de raccordement sur la division de l'est et d'une ligne de North-Bay, au nord, devant aussi couper la section de l'est.

Qnaut aux plans et aux intentions relativement aux travaux sur la division de l'est, il me faut vous référer au gouvernement, cette partie de l'entreprise, étant, comme vous le savez, sous sa direction.

Il n'est pas probable que le chemin soit complété avant cinq ans ; mais la date de l'achèvement pourra varier suivant les conditions générales, les résultats fournis par les études, la situation en ce qui regarde la main d'œuvre, le transport des matériaux, les approvisionnements, etc.

Il semblerait donc que le Grand Tronc-Pacifique est à faire arpenter le chemin vers le nord. C'est là un intéressant petit document de lutte électorale, et j'ai pensé que je le lirais pour l'avantage du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En faveur de quel parti ?

M. HUGHES (Victoria) : Prenez-le comme vous l'entendrez. Ce que je voudrais savoir, c'est si le gouvernement va donner ordre à l'ingénieur en chef lorsqu'il sera nommé de se charger de la direction de ces équipes d'explorateurs. Je crois qu'elles sont entièrement composées de citoyens des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas de convention avec le Grand Tronc, sous ce rapport. Je crois que ses équipes d'explorateurs sont à l'œuvre entre North-Bay et Winnipeg. Bien entendu, il n'y aura que les études sur le partie de sa ligne située le long du tracé projeté par le gouvernement qui pourront être utilisées. Mais s'il a été fait des études sérieuses que le gouvernement puisse utiliser, je pense que nous devrions les mettre à profit et rémunérer la compagnie pour les avoir faites.

M. HUGHES (Victoria) : Et retenir les arpenteurs à votre service également? :

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas nécessairement ; mais mettre les études à profit. Toutefois, ce n'est là qu'une idée, car nous n'avons conclu aucun arrangement.

M. CLANCY : Est-ce l'intention de l'honorable ministre que les équipes d'explorateurs nommées par le gouvernement fassent le relevé du pays déjà parcouru par les équipes du Grand Tronc ? Il vient de nous dire que si certaines de ces études pouvaient être mises à profit par le gouvernement, la Compagnie du Grand Tronc serait dédommagée. C'est assez raisonnable, à moins que l'honorable ministre ne se propose d'envoyer des équipes pour étudier le même pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans les cas où des ingénieurs compétents auront parcouru le pays assez complètement suivant l'ingénieur en chef, il ne sera pas nécessaire, je suppose, de recommencer ces études. Sur une question de cette nature, nous suivrons les avis de l'ingénieur en chef. Même si nous tenons compte des études que le Grand Tronc a fait faire, il restera encore beaucoup à faire et nombre d'équipes trouveront à s'occuper. L'estimation est faite pour toute la section. Si nous nous apercevons que le Grand Tronc a complété les études sur un parcours assez long, nous appliquerons une partie de cet argent pour payer ces études, au lieu d'organiser des équipes indépendantes.

M. CLANCY : Le crédit demandé actuellement couvre-t-il la dépense de toutes les études entre Winnipeg et Moncton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pensons que ce crédit soldera le coût des opérations dans le cours de la présente année. Je ne suis pas sûr qu'il couvrira la dépense complète des études ; je ne le pense pas.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il une idée de ce que ces études coûteront ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles coûteront beaucoup plus que cela. C'est là l'estimation du coût des opérations de la première année.

M. BLAIN : Je suppose que si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait fait des études, l'honorable ministre le saurait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous savons qu'elle a fait certaines études, mais il reste à savoir dansquelle mesure ces études peuvent être utilisées par le gouvernement et dans quelle mesure elles ont trait aux parties qui se rattachent au Grand Tronc proprement dit.

M. MONK : Combien est-il alloué à chaque équipe d'explorateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A peu près $30,000 ou $31,000 pour chaque équipe durant l'année. Mais comme une partie de cette année est déjà écoulée, nous ne demandons pas l'allocation pour l'année entière.

M. MONK : Quand se mettront-elles à l'œuvre. Si je ne me trompe, ces études peuvent être poursuivies en hiver ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, tant que la saison le permettra. Elles vont être commencées sur le champ. Aussitôt ces actes sanctionnés, je suppose que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour donner suite aux volontés du parlement. Nous voulons mettre les explorateurs sur le chemin le plus rapidement possible.

M. MONK : Combien de personnes chaque équipe comprend-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef m'a fait rapport, mais je n'ai pas ce rapport ici. Si mon honorable ami désire obtenir ces renseignements avant le vote en dernière instance, j'aurai ce rapport demain.

M. MONK : Y a-t-il quelque équipe à l'œuvre présentement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas pour le gouvernement. La Compagnie du Grand Tronc, d'après la rumeur courante, a des explorateurs à l'œuvre. Mais il n'y a pas eu d'études faites encore pour le gouvernement.

M. MONK : Avez-vous reçu un rapport de quelqu'une des équipes occupée à ces études ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous n'avons pas de rapport. Nous n'avons aucune communication quelconque à ce sujet avec ces équipes.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai observé il y a quelque temps qu'un membre du service géologique, du nom de McGinnis, était de retour ici ; quelques-uns des hommes de son équipe ont été interviewés, et l'un d'eux aurait dit que, sur une distance de plus de cent milles, la région que ce chemin doit traverser n'est qu'une suite de marécages. Le ministre en a-t-il entendu parler?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Canal Trent.—Pour payer MM. Corry et Laverdure intérêt sur l'excédent à eux alloué par MM. Hobson, Surtees et Brophy, agissant en qualité d'arbitres, depuis les dates où les diverses quantités parurent au budget et furent payées aux taux primitifs à venir au 1er juillet 1903, à 5 pour cent par année—$29,067.11. Intérêt sur moitié du coût de l'arbitrage, $4,419, c'est-à-dire $2,209.50 à partir de la date du paiement du dit arbitrage, le 21 janvier 1902, jusqu'au 1er juillet 1903, à 5 pour cent par année—$159.20 ; aussi, moitié du coût d'arbitrage, $2,209.50. (Correction de l'item dans le budget antérieur), $31,435.81.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire faire un changement dans le premier item pour intérêts $29,067.11, et le réduire à $26,533.14. C'est l'intérêt sur la réclamation de MM. Corry et Laverdure relativement au canal de la Trent, dont le montant capital leur a été alloué récemment. Certains travaux avaient été exécutés par eux sans qu'il eût été fixé aucun prix dans le contrat, et la question de la fixation des prix fut référée au jugement des trois ingénieurs sus-nommés. Ces messieurs rendirent jugement, et le montant capital a été payé ; il s'agit maintenant de payer l'intérêt. Il y a eu précédemment dans le budget un item que j'en ai biffé, parce qu'il s'était présenté une difficulté relativement à la date à partir de laquelle l'intérêt devrait être computé. Ce n'est pas autant que ces messieurs demandent ; mais nous croyons que le chiffre porté au crédit représente un montant raisonnable dans la circonstance. Le total devrait être $28,901.04.

Canal de Soulanges.—A J. et M. O'Leary, l'intérêt sur $17,467.28, depuis le 1er mars 1900 jusqu'au 28 août 1903, à 5 pour cent, $3,050.79. Et l'intérêt sur $3,943.50 depuis le 1er mars 1900 jusqu'au 13 août 1903, à 5 pour cent, $680.66.

M. TAYLOR : Pourquoi cette affaire n'a-t-elle pas été réglée plus tôt?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette réclamation n'a été payée que récemment, bien que les travaux eussent été exécutés il y a assez longtemps. Il s'écoula beaucoup de temps avant que les annonces finales fussent faites. La somme principale leur avait été payée ; et nous voulons maintenant leur payer l'intérêt à partir de la date voulue, à cinq pour cent. Du moment que nous décidons de payer l'intérêt, je pense qu'il serait bien à propos d'adopter le taux conventionnel. C'est une faveur que nous faisons en payant l'intérêt ; nous ne sommes pas du tout tenus de le payer ; mais lorsque les entrepreneurs ont emprunté l'argent des banques, il n'est pas déraisonnable de leur accorder cinq pour cent, dans les cas où le gouvernement diffère de payer.

M. BLAIN : Retire-t-on quelque revenu de la location de la force motrice?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le sous-ministre pense que ce revenu s'élève à $3,000 par année.

Elections.—Pour payer le compte du " Prince Albert Advocate " pour publication de la proclamation et de l'avis de l'élection de la Saskatchewan de 1900, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $297.48.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est inséré à la demande de l'auditeur général qui s'est convaincu que la demande est raisonnable ; mais il n'est pas certain d'avoir le droit de payer ce compte, et en conséquence il demande un vote de la Chambre.

M. BLAIN : Comment se fait-il qu'il y a un item de $297 par rapport à cette élection et rien du tout par rapport à d'autres élections dans l'ouest?

M. HUGHES (Victoria) : Cette commande a-t-elle été donnée sans autorisation?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, on me dit que ça été la coutume de publier cette annonce et qu'on a payé pour sa publication dans une circonstance antérieure. Le président d'élection dit dans son rapport :

La coutume a toujours été ici (Saskatchewan) de publier les proclamations et les avis d'élection à la fois en anglais et en français. La raison en est que ce territoire est si vaste et un grand nombre de colons tellement isolés, qu'il est impossible de couvrir complètement le district au moyens d'avis postaux de proclamation. Si ce n'était des journaux, il est certain que beaucoup de personnes ne sauraient pas le jour de l'élection où elles doivent voter, ou bien elles auraient beaucoup de difficulté à découvrir l'endroit. En vue de la diffusion de ces renseignements, l'utilité du journal ne saurait être exagérée, sa nécessité ne saurait être mise en doute.

M. HUGHES (Victoria) : Le journal conservateur a-t-il reçu ordre de publier cet avis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais trop si ce journal est conservateur ou libéral.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi le journal conservateur ne l'a-t-il pas eu ? Je suis surpris de voir l'honorable ministre presser le paiement d'un tel compte. J'espère qu'à l'avenir, il s'assurera que les journaux conservateurs publient cet avis afin que les pauvres tories sachent où aller voter. L'honorable ministre voudra-t-il le promettre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'affaire sera prise en considération.

M. BLAIN : Quelle somme a été payée lors des élections générales de 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire le montant ; mais un de mes fonctionnaires m'informe qu'il a discuté la question avec l'auditeur général, et que, d'après celui-ci, un compte de même nature a été payé dans une circonstance antérieure.

M. BLAIN : A-t-il été payé par un crédit spécial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le temps le compte fut payé sans crédit spécial ; mais l'auditeur général est devenu un peu plus méticuleux, et il aime à faire voter des crédits.

M. BLAIN : Ce crédit est demandé sans doute dans le but de venir en aide au député de Saskatchewan (M. Davis) dans la prochaine élection ?

M. CLANCY : Il me semble que le président d'élection dans ce cas a négligé son devoir. Sûrement, un avis dans un journal n'est pas le moyen convenable de faire connaître aux électeurs une proclamation. Cette explication ne me paraît pas satisfaisante. Il semblerait que le president d'élection n'a pas affiché les proclamations donnant avis au peuple de la date de l'élection ; il a payé le journal pour faire ce qu'il aurait dû faire lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après les renseignements qui nous sont fournis, je dirais que les avis légaux ont été donnés, mais qu'on les a trouvés insuffisants et qu'on les a complétés par les avis publiés dans ce journal.

M. HUGHES (Victoria) : Dans les deux langues ?

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances voudra-t-il dire s'il a l'intention de soumettre aucun des item relatifs au département des Postes ? Il a été réservé un crédit au sujet duquel l'honorable directeur général des Postes devait nous fournir des renseignements. Il ne suscitera que peu de discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel est ce crédit ?

M. CLANCY : Il s'agissait d'un bureau de poste dans l'ouest. L'honorable directeur général des Postes devait soumettre certaines pétitions et lettres s'y rapportant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable directeur général des Postes a promis à mon honorable ami que certains renseignements lui seraient fournis, je verrai à ce qu'il les obtienne, afin que nous ayons l'occasion de les discuter, qu'il s'agisse de de ce crédit ou d'aucun autre.

M. BLAIN : On ne nous a pas expliqué pourquoi il était nécessaire de publier la proclamation dans ce journal, le seul dans tout l'ouest canadien qui l'ait publiée, et pourquoi il n'est pas nécessaire de la publier dans les journaux d'aucune autre circonscription.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'autre soir, lorsque ce crédit fut discuté, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) recon-

nut que les conditions de Saskatchewan étaient exceptionnelles et qu'il pourrait être parfaitement raisonnable et nécessaire de publier cet avis dans les journaux de cette circonscription, sans qu'il fût nécessaire de le publier ailleurs, le territoire de Saskatchewan étant tellement vaste et la distribution des avis y étant tellement difficile.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre ne devrait pas combler la mesure en cherchant à blaguer le comité. Cette explication n'a pas sa raison d'être. Si l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) avait déclaré que dans sa propre circonscription il était nécessaire de recourir à quelque moyen semblable, il y aurait quelque apparence de raison. Dans Saskatchewan il n'y a pas d'établissement à l'est de Prince-Albert ; les établissements vers le nord ne s'étendent qu'à vingt et un milles, et au sud et à l'ouest ce journal ni circule pas. L'honorable ministre a expliqué que ces pauvres gens ne sauraient pas où aller voter si ce n'était de la publication de ces avis. S'il est nécessaire de dire aux libéraux comment voter—et je reconnais qu'ils ont besoin de plus de renseignements que les conservateurs—je prétends que les conservateurs devraient aussi avoir l'occasion de se renseigner sur les circonstances de l'élection. L'honorable ministre va-t-il promettre que si l'année prochaine le journal libéral est chargé de publier cet avis, on demandera au journal conservateur de le publier également ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se pourrait que l'affaire ne relevât pas de moi l'année prochaine.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre y donnera-t-il sa sérieuse considération ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je consens à cela.

M. BLAIN : Le ministre déclare qu'un compte semblable à celui-ci fut payé en 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un de mes fonctionnaires m'informe que, suivant l'auditeur général, un compte semblable fut payé à la suite des élections générales de 1896.

M. BLAIN : Pourquoi l'auditeur général a-t-il payé ce montant en 1896, sans un vote spécial du parlement, tandis qu'il demande un vote spécial aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est nombre de choses que l'auditeur général a faites pendant des années, et dont la légalité lui parait douteuse aujourd'hui ; et il demande que nous nous y prenions d'une autre manière.

M. CLANCY : Il devient soupçonneux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être ; il a écrit une lettre demandant que ce crédit soit proposé pour la raison que l'Acte des élections ne sanctionne pas ce mode de publication.

M. BLAIN : L'honorable ministre sait-il quel est le tirage de ce journal, ou sait-il que la chose fut faite sans l'autorisation du président d'élection ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est évident que le président d'élection a autorisé cette dépense, si l'on en juge par ce qui est dit dans la lettre de l'auditeur général, qui nous demande de vouloir bien inclure ce montant dans le budget supplémentaire du présent exercice financier.

M. HUGHES (Victoria) : C'est l'auditeur général qui demande ce crédit?

Dépenses des enquêtes sur les coalitions de commerce, Acte des douanes, $5,000.00.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est en vue de solder les frais de toute enquête qui pourra être faite aux termes de cet acte. M. le juge Richards est à s'enquérir atuellement d'une prétendue coalition dans l'industrie du bois dans le Manitoba. Nous n'avons pas encore de rapport.

Contribution du Canada au "Queen Victoria Memorial," $146,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une contribution que les ministres à Londres, l'année dernière, promirent à M. Chamberlain de recommander à la considération du parlement, comme notre souscription au monument commémoratif national à la reine. Les diverses colonies de l'empire ont toutes, je pense, contribué leur part, et les ministres ont promis de recommander au parlement canadien de voter une somme de £30,000 sterling. Ce monument doit être érigé à Londres, près du palais de Buckingham. Il devra comprendre des bas-reliefs représentant les diverses parties de l'empire ; mais l'exécution n'en est pas assez avancée pour que nous puissions fournir tous les détails.

M. HUGHES (Victoria) : Adopté.

Pour rembourser à Charles Miller, $3,713.32, et à Robert Miller, $3,339.05, représentant les sommes par eux déposées dans la caisse d'épargnes postale à Saint-Scholastique et frauduleusement retirées par le sous-maître de poste, $7,052.37.

M. BLAIN : Cet item fut réservé en vue de nous permettre d'obtenir certains renseignements. S'il est d'autres déposants qui ont perdu de l'argent, pourquoi n'ont-ils pas été remboursés?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont là les seules personnes qui aient perdu de l'argent.

M. CLANCY : On demanda entre autres choses que le capital et l'intérêt ne fussent pas confondus. Cette demande fut faite après qu'on eut soulevé la question de savoir quelle somme maxima il était permis de déposer en une seule fois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le surintendant des caisses d'épargne m'informe que les règlements permettent de déposer jusqu'à $3,000 en une seule fois.

M. BLAIN : Une question a été aussi posée au sujet du fonds d'assurance. L'honorable ministre voudra-t-il nous renseigner au sujet du montant déboursé sur ce fonds et nous dire ce qu'il en est de ce fonds actuellement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On exige des cautionnements des directeurs de poste seulement et non pas des employés subalternes dans un bureau de cette nature.

M. BLAIN : N'y avait-il pas de cautionnement pour répondre de cette perte ; le directeur de la poste n'était-il pas responsable ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le directeur de la poste donne des cautionnements, mais le montant du cautionnement exigé d'un directeur de poste dans un endroit où les recettes ne sont pas très considérables n'est pas très élevé, est tout à fait insuffisant pour couvrir une perte de cette nature. Le directeur de la poste lui-même a donné des cautionnements d'une nature particulière. C'était un ancien employé, qui n'avait pas été nommé par nous, ni sous le nouveau régime du cautionnement par cotisation. Il n'a rien été recouvré sur cette somme, et on ne pense pas qu'il puisse rien être recouvré du directeur de la poste.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que le directeur de la poste avait donné des cautionnements qui n'étaient d'aucune valeur pour le département? Dois-je comprendre que le département a été tellement, dirais-je——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dites tout ce que vous voudrez ; ne ménagez pas vos expressions.

M. BLAIN : J'espère que mon honorable ami n'est pas désireux de se faire critiquer spécialement. La déclaration qu'il vient de faire au comité est différente de celle qu'il fit l'autre jour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit que le système général adopté dans le département aujourd'hui, c'était l'assurance par cotisation, et que j'étais sous l'impression que cet aide du directeur de la poste était assuré en vertu du système de la cotisation. Après m'être renseigné, je vois que le directeur de la poste était un ancien fonctionnaire qui avait fourni son cautionnement avant que le système de la cotisation fût adopté.

M. BLAIN : Quelles mesures a-t-on prises pour s'assurer si ces obligations avaient quelque valeur ou pour en recouvrer le montant?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas quelles mesures ont été prises pour recouvrer ce montant ; mon sous-ministre déclare que rien n'a été recouvré.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre qu'on exige des cautionnements du directeur de la poste et non pas de son aide?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La coutume est d'exiger un cautionnement du directeur de la poste. Nous ne posons pas de règle arbitraire, bien que nous encouragions et que nous favorisions le système par cotisation de préférence à celui des cautionnements individuels. Lorsque l'honorable député occupera une position responsable dans un ministère, il s'apercevra que ce n'est pas toujours très facile de faire payer par les particuliers les sommes pour lesquelles ils se sont portés cautions. Je me suis efforcé de faire adopter le système de la cotisation par tous les nouveaux employés, bien que, même dans le cas de nouvelles nominations, le directeur de la poste soit laissé libre de choisir dans tous les cas où le chiffre de la garantie est relativement peu élevé.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il de quelle manière il se rend compte de la valeur des cautionnements donnés par les directeurs de poste dans un cas comme celui-ci? L'honorable ministre semble avoir été négligent dans la circonstance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département a dû, je n'en doute pas, prendre tous les moyens pratiques de s'assurer si les cautions étaient solvables ou non. Je suppose qu'une enquête a été faite par l'inspecteur du district. Le cautionnement avait été accepté par nos prédécesseurs, et il n'y a pas de doute que dans le temps les cautions donnèrent l'affidavit ordinaire de justification, et le cautionnement fut jugé suffisant. Mais lorsque vous en venez à vouloir recouvrer le montant d'un cautionnement, vous vous apercevez fréquemment qu'il est impossible de rien obtenir. Parfois, des cautions qui jureront qu'elles sont solvables, sont incapables de payer lorsque la perte se produit. De plus, la situation financière des gens varie avec le temps.

M. BLAIN : Y a-t-il eu poursuite dans le cas actuel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qu'est-ce que l'honorable député entend par là ?

M. BLAIN : Quelles mesures le département a-t-il prises pour recouvrer la somme de $7,000 qu'on nous demande de voter ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit que les cautionnements s'élevaient à la somme de $7,000. Je suis bien convaincu qu'ils étaient loin d'être de ce montant.

M. BLAIN : Et je n'ai pas dit qu'ils l'étaient ; mais je demande à l'honorable ministre de dire quelles mesures il a prises pour recouvrer cette somme de ceux qui

s'étaient portés garants du montant de la perte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami ne m'a pas compris. Je n'ai pas dit qu'il exi tait des cautions au montant de $7,000. Ce n'est pas la coutume d'exiger des garanties aussi fortes ; et je suis bien persuadé que dans ce cas, comme il arrive généralement, le montant du cautionnement était petit en comparaison de la somme soustraite. Mon sous-ministre m'informe que rien ne pouvait être recouvré, et je ne pouvais pas voir ce que nous gagnerions à intenter une poursuite. Quant à celui qui s'est rendu coupable de ce détournement, il est sans moyens, mais sa famille a de la fortune, et pendant quelque temps on crut que pour son honneur, elle offrirait de verser un montant. Toutefois, elle ne l'a pas fait.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il me fournir les renseignements que j'ai demandés relativement à la destitution de la directrice de la poste à Port-Lambton ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La discussion du crédit à l'examen est-elle terminée ?

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut continuer, je ne l'interromprai pas.

M. CALVIN : Dois-je comprendre que tout directeur de la poste a le droit de se nommer un aide, et que cet aide est autorisé à faire tout le travail du bureau et à recevoir des dépôts d'argent, sans avoir à fournir de cautionnements ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le directeur de la poste est tenu de fournir un cautionnement, et il répond de l'employé dont il retient les services. Ceux qu'il engage sont assermentés par l'inspecteur, qui est censé exercer une certaine discrétion, et le département, de cette manière, se trouve avoir son mot à dire dans le choix de ceux qui doivent assister le directeur de la poste. Mais le directeur de la poste lui-même est le seul auquel le gouvernement ait affaire. Dans le cas actuel, le directeur de la poste fournit un cautionnement, mais les cautions n'étaient pas en mesure de rembourser le montant, de sorte qu'on jugea qu'il serait impossible de rien recouvrer d'elles. Ni les cautions, ni le directeur de la poste ne sont solvables. Le directeur de la poste est responsable du détournement commis par son employé, et son cautionnement couvre ce détournement. Il ne serait pas possible d'exiger un cautionnement de tous ceux qui sont à l'emploi du directeur dans un petit bureau de poste. La rémunération de ces directeurs de poste est relativement très faible et les opérations du bureau de peu d'importance ; et pourtant, il leur est possible de détourner des sommes considérables. Les directeurs de poste sont des hommes de réputation et de caractère, et c'est la meilleure garantie qu'on puisse avoir ; bien qu'il ne faille pas négliger les précautions ordinaires qu'on prend en affaires et qu'il faille exiger des garanties raisonnables.

M. FOWLER : Je ne pense pas que l'honorable ministre nous ait fourni une explication de nature à nous satisfaire. En premier lieu, d'après la règle, il n'était pas permis de déposer plus de $3,000 ; or, dans ce cas, il y avait deux déposants, et la somme déposée a été de $6,000. Comment pouvait-on permettre à deux particuliers de déposer $7,000 entre les mains de cet employé subalterne ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'individu qui commit ce détournement obtint possession des carnets de banques des déposants. Dans un cas, il reçut $2,000 ou $3,000 et ne transmit au département qu'une partie de cette somme ; de sorte que le surintendant du bureau des mandats ne savait pas qu'on déposait une somme plus forte que les règlements ne le permettent. Le département ne sut quelle somme avait été remise à cet employé que lorsque le détournement fut découvert, dans l'automne de 1902. L'employé coupable modifia l'entrée dans le carnet, dont il retint possession pendant longtemps. Ce n'est que lorsque le déposant insista pour recouvrer possession de son carnet, et que ne réussissant pas à se le faire remettre, il écrivit au surintendant des caisses d'épargnes à Ottawa, que les fraudes furent découvertes.

M. FOWLER : Le déposant devait certainement savoir qu'il déposait plus que le montant permis par la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, l'excédent consistait dans l'intérêt.

M. FOWLER : Alors, l'affaire a dû traîner longtemps pour que l'intérêt se soit élevé à cette somme ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'affaire a duré de 1895 à 1902.

M. FOWLER : Alors, pendant sept ans, ce déposant n'a pas vu son carnet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. FOWLER : Du moment qu'il l'aurait vu, il aurait découvert l'affaire ?

Le DIRECTEUR GENERAL : C'était un homme sans instruction, ne pouvant ni lire ni écrire.

M. FOWLER : Il semble étrange que cette affaire ait pu traîner pendant sept ans sans que personne ne s'aperçut de rien ? Est-ce que le directeur de la poste aurait tout aussi bien——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'était pas un directeur, mais une directrice.

M. FOWLER : Cette directrice est-elle toujours en fonctions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne le pense pas, mais je n'en suis pas certain.

M. FOWLER : Le directeur général des Postes ne semble pas en savoir plus qu'il ne faut de cette matière. Sans doute, le montant n'est pas très considérable ; mais ce n'en est pas moins un précédent que nous établissons, et le comité devrait être mis au courant afin de pouvoir juger si le crédit devrait ou non être adopté. Les renseignements doivent se trouver au département de l'honorable ministre ; et l'item fut réservé afin de lui permettre de se renseigner. D'après les faits qui nous ont été révélés, il semblerait que nous ne sommes pas tenus en loi de rembourser cet argent. Il peut y avoir une réclamation fondée en équité, et que nous devrions, naturellement reconnaître. Mais il me semble que cet aide du directeur de la poste était simplement l'agent des Miller ; il avait le maniement de leurs fonds et faisait des placements pour eux. Il a pu faire de mauvais placements d'une partie considérable des fonds. Je suppose qu'il y avait des carnets ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Fowler) était absent lorsque j'expliquai l'affaire en premier lieu. Le sous-directeur de la poste recevait les sommes à transmettre, mais ne les transmettait pas toutes. Dans un cas, je pense, il lui fut remis $3,000 et il n'en déposa que $1,000. Comme il avait le carnet de ces déposants, il contrefit le montant dans le livre ou fit de fausses inscriptions. Il s'assura de la confiance de ces gens et retint possession du carnet. En outre, il contrefaisait le nom du déposant au bas des demandes de retrait, transmettait le carnet dont il avait la garde, et comme il était facile de reconnaître l'enveloppe dans laquelle le carnet était renvoyé, il interceptait ce carnet quand il revenait d'Ottawa à l'adresse du déposant ? Puis il contrefaisait l'endossement sur les chèques tirés sur la caisse d'épargne. Je ne connais pas tous les détails, mais l'affaire fut référée au ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il retint une partie de l'argent, $2,000. Puis il contrefit des réquisitions sur le département et intercepta les chèques payables à l'ordre des Miller. Puis il contrefit l'endossement des Miller sur le chèque, et de cette manière l'argent ne sortit jamais légalement de la garde du gouvernement.

M. FOWLER : A-t-il pris tout l'argent ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il a pris tout l'argent, il a simplement laissé les livres.

M. MONK : Les banques ne seraient-elles pas responsables pusqu'il avait contrefait l'endossement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais la réquisition avait été contrefaite en premier lieu.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement avait émis un chèque sur la réquisition contrefaite ?

M. FOWLER : Ce n'est pas la contrefaction de l'en dossement qui établirait la responsabilité du gouvernement, mais la contrefaction de la réquisition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLANCY : Peut-être l'honorable directeur général des Postes voudra-t-il maintenant me fournir les renseignements que j'ai demandés au sujet de l'item qui a été réservé : les pétitions et la correspondance relatives au bureau de poste de Lambton.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'adresse à l'honorable député (M. Clancy) les documents qu'il demande.

M. CLANCY : Je ne veux pas retarder la considération de cet item pendant que j'examine ces papiers. Dois-je comprendre que ces documents que l'honorable ministre m'a adressés comprennent toutes les pétitions et lettres relatives à l'affaire?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense que tout ce que l'honorable député a demandé s'y trouve.

M. GOURLEY : J'ai une lettre du directeur de la poste de Tatamagouche, dans le comté de Colchester, demandant ce qu'on fait de l'argent retenu sur les appointements des directeurs de poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si le directeur de la poste de Tatamagouche est assuré par le système de cotisation, sa contribution tombe dans le fonds commun. Il existe un fonds d'assurance qui est déposé dans la caisse d'épargnes du bureau de poste comme fonds d'assurance, et lorsqu'il se produit un déficit dans les comptes d'un fonctionnaire ainsi assuré, le montant pour lequel il est assuré dans le fonds peut être retiré par décret du conseil. La règle est la même que pour les compagnies qui émettent des cautionnements. Elle reçoit des primes pour les assurés, et ces primes permettent à la compagnie de poursuivre ses opérations, de réaliser ses bénéfices et de solder ses pertes. Je pense que dans un endroit de cette importance, le directeur de la poste donnerait un cautionnement d'au plus de $400.

M. BLAIN : Où pouvons-nous trouver un rapport relatif à ce fonds d'assurance

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous ne le trouverez pas dans les comptes publics ; c'est un fonds en fidéicommis. Aux termes de l'acte il existe un fonds en fidéicommis qui n'est remis ni au receveur général ni au directer général des Postes, mais qui est déposé dans la caisse d'épargnes comme fonds spécial en fidéicommis en vue de solder toute perte occasionnée par le déficit d'un fonctionnaire.

M. BLAIN : Est-ce dans le rapport ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le rapport n'en dit rien. Je pourrais obtenir un état du département des caisses d'épargnes. Nous avons un employé qui voit à cela dans les livres du département.

Somme nécessaire pour solder le prix des îles et des améliorations à faire sur les îles dans le fleuve Saint-Laurent, $12,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les autorités des Etats-Unis ont plusieurs îles qu'elles gardent comme parcs ouverts pourvus de débarcadères. Mais il n'existe rien de semblable parmi les îles canadiennes ; et notre intention est d'établir plusieurs débarcadères publics et d'acquérir suffisamment de terrain pour cette fin, afin que les Canadiens qui montent et descendent le fleuve puissent aborder à ces îles.

M. TAYLOR : Cela est en conformité d'un arrangement conclu entre le département de la Marine et des Pêcheries et celui des Travaux publics d'une part, et une députation des Etats-Unis d'autre part, il y a plusieurs années. Le gouvernement des Etats-Unis a acheté et réservé un nombre d'îles à certains endroits pour en faire des parcs publics, à la fois pour les Canadiens et pour les Américains, et le gouvernement canadien a consenti à faire la même chose. Les îles qui sont réservées par le gouvernement canadien sont la propriété du département des Affaires indiennes, et le gouvernement, en vue d'acquérir les terres, est tenu de voter les fonds et de les placer au crédit de ce département. Je suis heureux de voir le gouvernement mettre sa promesse à effet au bout de plusieurs années.

M. CLANCY : Avant que le comité suspende sa séance, le directeur général des Postes voudra-t-il dire ce qu'il en est d'une pétition demandant de retenir un bureau de poste à l'endroit où il était d'abord, et où il avait été depuis des années, dans un bâtiment appartenant à un homme du nom de McNulty, qui était alors directeur de la poste. Je ne vois pas cette pétition parmi les papiers.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai produit tous les documents que mon honorable ami a demandés, j'ai dit à mon sous-ministre de consulter le compte rendu des Débats, de s'assurer de tout ce que mon honorable ami demandait, et de produire tous les documents demandés. Il me dit qu'il a envoyé plus de papiers que l'honorable député n'en avait demandés.

M. CLANCY : J'ai demandé qu'on me remît toutes les lettres, tous les papiers et toutes les pétitions s'y rapportant ; je ne dis pas que l'honorable ministre a supprimé quelque chose ; je lui demande simplement s'il s'est conformé autant que possible à ma demande.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai ici une note de mon sous-ministre dans laquelle il me dit qu'il m'a envoyé tout ce que l'honorable député avait demandé, et peut-être plus. Je n'ai pas consulté le compte rendu des Débats pour m'assurer de ce que mon honorable ami avait demandé ; mais s'il se reporte aux Débats, il constatera que tout ce qu'il a demandé est là, sinon mon sous-ministre ne m'a pas bien renseigné.

M. CLANCY : Je désire simplement avoir la certitude que tout ce qui se trouve dans le département relativement à cette affaire a été produit. Sans doute, il se peut que la pétition n'ait pas été envoyée au département ; mais je sais que c'était l'intention de l'envoyer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois qu'il y a un petit crédit de $1,300 qui a été oublié dans le budget et j'ai obtenu la sanc- message de Son Excellence le Gouverneur

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL NOUVEAU BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'Orateur lit le message comme il suit :

Minto.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires nouvelles des sommes requises pour le service public du Canada pour l'exercice devant expirer le 30 juin 1904, et en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement, Ottawa.
Octobre 21, 1903.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence, ainsi que le budget, soit référé au comité des subsides.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je pense me rendre au désir de la Chambre en vous demandant, M. l'Orateur, de quitter de nouveau le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité des subsides pour considérer cet item.

La Chambre de nouveau en comité des subsides.

Administration de la justice.—Comme supplément de l'allocation de retraite à M. le juge Henry, $1,333.34.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un des juges de la province de la Nouvelle-Ecosse qui est tombé très malade, et qui est à la veille de prendre sa retraite. Il a été entendu entre lui et le gouvernement que pendant une année il retirerait son plein traitement. C'est encore, peut-on dire, un jeune homme, qui, n'était cette maladie, aurait pu pendant bien des années exercer les fonctions judiciaires. Il a été entendu que le gouvernement recommanderait de lui

payer son plein traitement pendant une année et qu'au bout de ce temps il recevrait la pension.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903—CONFERENCE AVEC LE SENAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je soumets un rapport du comité spécial nommé pour faire l'exposé des raisons qui seront soumises à la conférence avec le Sénat, pour ne pas accepter certains amendements proposés par ce corps au bill (n° 21) intitulé : " Acte modifiant et refondant la loi relative aux chemins de fer."

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Qu'il est désirable d'avoir une conférence avec le sénat en vue de faire connaître les raisons pour lesquelles cette Chambre n'a pas acquiescé aux amendements faits par le Sénat au bill (No 21) intitulé : " Acte modifiant et refondant la loi relative aux chemins de fer."

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Qu'un message soit adressé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : Quel sera demain l'ordre du jour?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les résolutions relatives au pont de Québec.

M. MONK : Et après?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'adoption du budget en dernière épreuve et d'une manière générale toute question restant sur le feuilleton.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 12.55 a.m., jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 22 octobre 1903.

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

INTERPELLATIONS.

PROTECTION CONTRE L'INCENDIE DES GARES, ETC., DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BENNETT (par M. Taylor) :

1. Combien de gares, hangars à marchandises et restaurants sont en la possession du gouvernement sur la ligne de l'Intercolonial ?
2. Quelles mesures ont été prises pour protéger ces propriétés contre l'incendie ?
3. Quels sont ceux de ces bâtiments qui sont ainsi protégés ?
4. Quelles pertes ont été subies par suite d'incendies, et quelle est la cause de ces conflagrations ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. Gares, 252 ; gares aux marchandises, 76 ; restaurant, 1.

2. L'administration prend les précautions ordinaires et raisonnables suivant la localité et l'importance des bâtiments en vue de les protéger contre l'incendie. Certains bâtiments sont protégés au moyen de conduites d'eau, de pompes foulantes et de boyaux d'incendie, d'autres au moyen de réservoirs, d'autres au moyen d'extincteurs portatifs, et quelques-uns au moyen de puits.

3. Halifax, Wellington, Shubénacadie, Truro, Debert, Wentworth, Orford-Junction, Athol, Aulac, College-Bridge, Moncton, Anagance, Norton, Lakeside, Quispamsis, Brookville, Canaan, Kent Junction, Darby Junction, Red Pine, Belledune, Eel-River, Flat-Lands, Assametquaghan, Sayabec, Sainte-Flavie, Saint-Fabien, Isle-Verte, Saint-Alexandre, Saint-Philippe-de-Néri, Sainte-Louise, Saint-Valier, Saint-Joseph, Chaudière-Curve, Lotbinière, Lavergne, Saint-Léonard Junction, Saint-Cyrille, Bagot, Pictou, New-Glasgow, Scotsburn, Tatamagouche, Pugwash Junction, Richmond, Enfield, Stewiacke, Dartmouth, East Mines, Westchester, River Phillip, Maccan, Sackville, Memramcook, Boundary Creek, Penobsquis, Bloomfield, Nauwigewauk, Rothesay, Cold Brook, Coal Branch, Rogersville, Newcastel, Gloucester Junction, Jacquet River, Dalhousie Junction, Matapédia, Causapscal, Saint-Moïse, Rimouski, Saint-Simon, Saint-Arsène, Saint-André, L'Islet, Saint-Michel, Lévis, Chaudière Junction, Daveluyville, Sainte-Perpétue, Drummondville, Saint-Henri, Brown's Point, Trenton, Meadowville, Malagash, Pugwash, Bedford, Elmsdale, Alton, Waverly, Londonderry, Greenville, Salt-Springs, Nappan, Dorchester, Calhouns, Salisbury, Sussex, Passekeag, Jubilee, Riverside, St. John, Adamsville, Barnaby River, Beaver Brook, Bathurst, New-Mills, Campbellton, Saint-Alexis, Amqui, Petit-Métis, Sacré-Cœur, Trois-Pistoles, Cacouna, Sainte-Hélène, Rivière Ouelle, Montmagny, Jonction Saint-Charles, Hadlow, Saint-Apollinaire, Moose-Park, Aston Junction, Mitchell, Saint-Germain, Nicolet, Westville, Pictou-Landing, River John, Wallace, Conn's Mills, Windsor Junction, Milford, Brookfield, Belmont, Folleigh, Thomson, Spring Hill, Amherst, Upper Dorchester, Jonction de Painsec, Petitcodiac, Apohaqui, Hampton, Model Farm, Torryburn, Berry's Mills, Harcourt, Chatham, Junction, Bartibogue, Petite Roche, Charlo, Moffatts, Millstream, Cedar Hall, Saint-Octave, Bic, Saint-Eloi, Rivière-du-Loup, Saint-Pascal, Sainte-Anne, Saint-Pierre, Harlaka Junction, Saint-Romuald, Laurier, Forestdale, Saint-Wenceslas, Carmel, Saint-Eugène, Sainte-Monique, Stellarton, Scotch Hill, Denmark, Wallace Bridge, Oxford, Oxford Junction, Glengarry, Merrigomish, Antigonish,

Bayfield Road, Pirate Harbour, West Bay Road, McKinnon's Harbour, Boisdale, Sydney, Indiantown, Valley, Hopewell, Barnay's River, South River, Afton, Mulgrave, Rivière Denys, Iona, George's River, Pointe-du-Chêne. Millerton, Riversdale, Ferrona Junction, Marshy Hope, Pomquet, Tracadie, Point-Tupper, Orangedale, Grand-Narrows, North Sydney Junction, Shédiac, West River, West Merigomish, James River, Heatherton, Harbour au Bouche, McIntyre's Lake, Alba, Shenacadie, North-Sydney, Dalhousie.

4. 1901—Gare de Saint-Anaclet, incendies de forêts ; remise aux locomotives de Dartmouth, cause inconnue. 1902—Bureau de télégraphe, Jonction de Sainte-Rosalie, flammèches de la locomotive ; remise au charbon, Rivière-du-Loup, flammèches de la locomotive ; halte de Rocky-Lake, cause inconnue. 1903—Halte de Green-Point, poêle surchauffé ; gare de Forestdale, incendie de forêts ; gare de la Jonction d'Aston, incendie de forêts ; gare de Moose-Park, incendie de forêts.

INTERET SUR LA DETTE PUBLIQUE.

M. BUREAU (par M. Calvert) :

De quel montant l'intérêt sur la dette publique se trouvera-t-il diminué à partir du 30 juin 1903 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce renseignement a déjà été fourni à la Chambre, et l'honorable député le trouvera sous une autre forme.

FONCTIONS EXTRA JUDICIAIRES REMPLIES PAR LES JUGES DANS QUEBEC.

M. GRANT (par M. Calvert) :

1. Le ministre de la Justice sait-il que quelques-uns des juges de la cour du Banc du Roi et de la cour Supérieure, dans la province de Québec remplissent des fonctions lucratives comme celles de directeurs de banques, de directeurs de corporations financières et industrielles, dont les affaires peuvent être mises en cause devant lesdits juges ?

2. Le ministre de la Justice sait-il que quelques-uns de ces juges sont administrateurs, exécuteurs ou fidéicommissaires de successions engagées dans les affaires et dont les opérations pourraient être mises en cause devant lesdits juges ?

3. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de modifier les lois concernant les cours provinciales dans la province de Québec de manière à porter remède aux griefs dont se plaint le public ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE :

1. Oui.

2. Oui.

3. Il ne nous appartient pas de faire ce que l'on demande dans l'interpellation.

AUGMENTATION DES SALAIRES DES GARDIENS DE PHARES.

M. GAUVREAU :

1. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu la requête suivante :—

Québec, 2 décembre 1902.

A l'honorable Raymond Préfontaine,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Honorable Monsieur,—Nous, soussignés, gardiens des phares flottants de l'Ile Rouge, de l'Ile Blanche et du Bas de la Traverse, vous demandons bien humblement de prendre en considération le fait que nous avons dû encourir, durant la présente saison, de grandes dépenses pour gages, nourriture des équipages des vaisseaux sous notre contrôle ; et cela durant un grand mois de plus que les saisons précédentes.

Nous avons commencé, le printemps dernier, quinze jours plus de bonne heure que d'habitude, et nous avons achevé cet automne quinze jours plus tard. Lorsque notre salaire a été établi, il a été fixé pour sept mois de service, et nous avons toujours été payés pour ce laps de temps. Cette année, les besoins de la navigation ont demandé un mois de service de plus. Nous sommes toujours prêts à tout faire en notre pouvoir pour rendre service à la navigation de bonne heure le printemps, et tard l'automne. Pour cela, il faut garder un équipage complet, et beaucoup plus de provisions, ce qui coûte une forte somme.

Nous vous prions donc de nous allouer un mois de salaire additionnel, "pro rata," afin de nous indemniser de cette dépense et des services que nous avons rendus. Nous désirons aussi signaler à votre attention ce fait que le printemps, de bonne heure, la navigation est froide et dure ; et, à l'automne, elle est non seulement froide et dure, mais dangereuse. Espérant que vous prendrez notre requête en bonne considération, nous avons l'honneur d'être vos très humbles serviteurs,

Capitaine JOHN IRVING,
Gardien du phare-flottant, Ile Rouge,
Capitaine REGIS LEBLANC,
Gardien du phare-flottant, Ile Blanche,
Capitaine ESDRAS LEBEL,
Gardien du phare-flottant, bas de la Traverse.

2. Si oui, quelle réponse a été donnée par le département ?

3. Est-ce l'intention du ministre d'allouer aux signataires ladite allocation qu'ils demandent et cela cette année même ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Oui.

2. Oui, il leur a été répondu que leur pétition serait prise en considération.

3. Toutes les questions d'augmentation seront considérées après la session ; et dans ce cas les augmentations que je me propose d'accorder seront comptées à partir du premier juillet de cette année.

LA "SLATER SHOE CO." ET LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement une question de quelque importance pour les ouvriers de la ville de Montréal et du pays généralement. Je vais lire un extrait du procès-verbal d'une assemblée des membres de la Fédération Canadienne des Cordonniers du Canada, tenue le 9 octobre cou-

rant, à la salle de réunion de la socité à Montréal :

Extrait du procès-verbal d'une assemblée des membres de la Fédération Canadienne des Cordonniers Unis du Canada, tenue le 9 octobre courant, à la salle de réunion de la société à Montréal.

Il a été proposé et adopté à l'unanimité la résolution suivante :—

Qu'il soit résolu de faire connaître au gouvernement fédéral du Canada les faits suivants :—

1. Que la Fédération Canadienne des Cordonniers Unis du Canada a été fondée, il y a plusieurs années, dans le but de grouper les cordonniers canadiens ensemble, afin d'améliorer leur sort social, et leur obtenir des relations plus justes entre les patrons et les employés dans le métier de cordonnier.

2. Ladite association est une association dite nationale, étant purement canadienne, recrutant ses membres parmi les canadiens, choisissant ses chefs au pays et gardant ses fonds au Canada.

3. Ladite association a reçu l'approbation de tous les manufacturiers de chaussures du district de Montréal, à l'exception d'un seul ; ladite compagnie a progressé rapidement et compte actuellement au delà de dix-sept cents membres et a favorisé grandement les relations plus équitables entre le capital et le travail, et a donné satisfaction aux manufacturiers et aux employés dans la fabrication de la chaussure.

4. Au 20 de juillet dernier, la Slater Shoe Co., Ltd., manufacture de chaussures à Montréal, qui employait en grande partie des membres de la Fédération Canadienne, sans raison et sans motif, exigea de ses employés qu'ils fissent partie de la société "Boot and Shoe Workers Union," société dite internationale, ayant ses chefs et ses fonds à Boston, Etats-Unis, et qui exige de ses membres une contribution hebdomadaire de vingt-cinq cents, dont les deux tiers sont expédiés au bureau exécutif, aux Etats-Unis, tandis que la Fédération Canadienne n'exige de ses membre que le montant de dix cents par semaine.

5. La "Slater Shoe Co." déclara en même temps qu'elle avait décidé d'adopter l'étiquette internationale de cette société étrangère sur ses marchandises, et qu'elle se retirait de l'union de manufacturiers de chausures de la cité de Montréal qui approuvait la Fédération Canadienne des Cordonniers.

6. Les employés de la compagnie qui appartenaient à la Fédération Canadienne au nombre de cent cinq refusèrent de se soumettre à ces conditions tyranniques, injustes et attentatoires à la liberté, et furent ainsi forcés de quitter l'établissement de la Compagnie Slater à cause de ce refus.

7. L'association susdite "Boot and Shoe Workers' Union," qui compte à Montréal que quelques cents membres, se mit à l'œuvre pour fournir à ladite compagnie, par tous les moyens possibles, des ouvriers pour remplacer les membres de la Fédération Canadienne, en faisant venir d'ailleurs des ouvriers.

8. La Compagnie Slater Shoe ne pouvant pas continuer son industrie sans avoir d'autres ouvriers pour remplacer les employés qui l'avaient quittée dans les circonstances susdites, eut recours à l'importation des cordonniers américains.

9. Ladite compagnie envoya des émissaires aux Etats-Unis pour y recruter des ouvriers, et grâce à des annonces publiées et imprimées à différents endroits des Etats-Unis, au travail et au concours de chefs étrangers de la société internationale et aux sollicitations d'agents de la société, cette dernière réussit à importer à Montréal, pour faire du travail dans sa manufacture, environ quarante à cinquante ouvriers étrangers importés des Etats-Unis.

10. Cette importation d'ouvriers étrangers est une violation très grande du statut fédéral 60-61 Victoria, chapitre 11, tel qu'amendé par 1 Edouard VII, chapitre 13.

11. Cette infraction à une loi qui a pour objet de protéger le travail canadien contre la concurrence et l'importation du travail étranger fait énormément tort à nos ouvriers canadiens. La loi susdite donne le pouvoir au gouvernement fédéral d'intervenir dans le cas d'importation d'ouvriers étrangers, contrairement aux dispositions des statuts susdits, et de repatrier dans leur pays les ouvriers ainsi importés, aux dépens du patron qui les emploie.

12. Le gouvernement américain applique rigoureusement une loi semblable qui est en force aux Etats-Unis, lorsque des étrangers y sont importés pour y faire du travail. Notre gouvernement canadien serait non seulement justifiable, mais même devrait se sentir obligé d'agir promptement pour faire respecter cette loi ci-dessus mentionnée afin de protéger le travail canadien, et surtout lorsqu'il s'agit de manufacturiers comme la Compagnie Slater, qui a depuis plusieurs années des contrats considérables avec le gouvernement pour la fourniture de chaussures.

13. La fédération est prête à faire la preuve de tous les faits présentement allégués, si le gouvernement consent à faire l'enquête au sujet de cette affaire. La fédération désire protester en même temps contre un rapport qui a été publié dans la "Gazette du Travail," annonçant que la grève chez Slater Shoe Co. était réglée.

En conséquence la Fédération Canadienne prie le gouvernement fédéral d'intervenir promptement au sujet de cette difficulté entre la Slater Shoe Co. et ses ci-devant employés faisant partie de la Fédération Canadienne des Cordonniers Unis du Canada ; que le gouvernement, usant de son droit d'intervention que lui donne le statut 60-61 Victoria, chapitre 11, tel qu'amendé, oblige la Slater Shoe Co. à repatrier aux Etats-Unis les ouvriers importés de ce pays qu'elle emploie dans sa manufacture, et qu'à défaut de ce faire dans un délai raisonnable, le gouvernement fédéral repatrie lui-même lesdits ouvriers aux dépens de ladite Compagnie Slater. La Fédération Canadienne est prête à faire connaître le nom des ouvriers importés aux personnes désignées à cet effet par le gouvernement pour s'enquérir de ces faits et faire un enquête.

La Fédération Canadienne en conséquence fait un appel pressant au gouvernement pour faire respecter la loi et rendre justice et protection aux ouvriers canadiens, et espère que le gouvernement fera son devoir.

Que copie de la présente résolution soit envoyée au très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, et à sir William Mulock, ministre du Travail.

Vraie copie des minutes de ladite assemblée.

(Signé) T. BEAUPRE,
Président.

(Signé) A. J. DIONNE,
Secrétaire.

Mon très honorable ami se rendra compte que c'est là une grave affaire dans le cas d'une compagnie qui exécute beaucoup d'ouvrage pour le gouvernement. Les gérants de la manufacture renvoient un grand nombre d'ouvriers canadiens et en contravention de la loi, font venir des Etats-Unis, de Boston et du voisinage, un sertain nombre d'ouvriers des Etats-Unis, pour remplacer ces ouvriers canadiens, qui, par contrainte, et au détriment de leurs propres intérêts sont obligés de quitter la fabrique. Je ne m'adresserai pas à l'honorable ministre du Travail, car dans le cours de la présente session il ne s'est guère montré disposé à prendre la défense des intérêts ouvriers ; mais je demanderai au très honorable premier ministre qu'est-ce qu'on fait pour mettre fin sans retard à cet état de choses?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Monk) voudra-t-il me dire à quelle date cette résolution fut adoptée?

M. MONK : Le 9 octobre. Je crois qu'elle fut communiquée sur-le-champ au ministère.

Le PREMIER MINISTRE : Pas que je sache. J'ai reçu, vendredi, une députation de ce corps même, la Fédération Canadienne des Cordonniers Unis du Canada.

M. MONK : Ils ont apporté la requête avec eux, je supose.

Le PREMIER MINISTRE : Non, ils ne l'ont pas apportée que je sache. Ils soulevèrent une autre question, mais non pas celle-ci. Sans doute, du moment que l'affaire m'est signalée, ce sera mon devoir de m'en occuper. Je ne sache pas que l'affaire m'ait été signalée ; c'est la première nouvelle que j'en ai, mais le document a pu nous arriver en la manière régulière dans la correspondance générale, et a pu être transmis au département du Travail. A tout événement, c'est la première nouvelle que j'en ai, et je vais m'en occuper sans retard.

AGENTS DE JOURNAUX ET DIRECTEURS DE POSTE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

L'honorable M. TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, bien que l'honorable directeur général des Postes ne soit pas à son siège, c'est mon devoir de signaler à l'attention du gouvernement un état de choses, qui, à ma connaissance, ne s'est jamais produit auparavant. Afin de me mettre en règle, j'ai l'intention de proposer, appuyé par l'honorable député de Pictou (M. Bell) que la Chambre lève sa séance. Les agents des journaux ministériels s'adressent à tous les directeurs de poste de la province de Québec en vue d'obtenir de ces fonctionnaires publics les noms des abonnés de tous les journaux qui n'ont ni le privilège ni le désavantage d'être les organes du gouvernement. Je parle d'après mon connaissance personnelle. Je parle de faits que je suis en mesure de prouver, lorsque je dis que ces agents obtiennent de presque tous les directeurs de poste de la province de Québec les noms des abonnés de journaux, je le répète, qui n'ont ni le privilège ni e désavantage d'être les organes du gouvernement. J'aimerais à savoir si le même privilège pourrait être accordé à tous les journaux, ou si ce privilège ,qui n'a jamais été exercé à ma connaissance dans le cours des vingt-cinq années dernières, doit être réservé aux agents des organes ministériels. C'est là un état de choses très sérieux. Les directeurs de poste ne tiennent plus secret ce qui se passe dans leurs bureaux. Non seulement a-t-on permis aux fonctionnaires publics de recruter des abonnés pour les journaux ministériels, mais le préposé au bureau de poste des Travaux publics, que j'ai moi-même nommé naguère, a obtenu un congé sous prétexte de maladie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas un employé de mon département.

L'honorable M. TARTE : Peu importe ; je m'adresse à la Chambre et au pays. Je leur fais connaître un état de choses très grave. Un fonctionaire public, le préposé à la poste des Travaux publics a obtenu un congé sous prétexte de maladie, et il a servi de principal agent de recrutement pour l'organe ministériel de Montréal. Son fils, qui, je crois, est encore mineur, a été nommé à sa place, à $1,200 par année. Quant au fonctionnaire à qui on a accordé un congé pour cause de maladie, il n'était pas malade du tout. Il n'était pas malade, et l'honorable ministre savait qu'il ne n'était pas. Je dis ce qui en est ; il savait que cet employé n'était pas malade. Celui-ci a agi comme principal agent de circulation de l'organe ministériel à Montréal, tandis que son fils retirait ses appointements. En outre, les directeurs de poste de la province de Québec ont été forcés de donner aux agents des organes ministériels les noms des abonnés aux journaux, qui, dans l'opinion de certains honorables députés de la droite ne sont pas bien disposés à leur égard. Voudra-t-on me dire si le même privilège doit être accordé à tous les journaux ? Par exemple, les agents de la Patrie pourront-ils aller trouver les directeurs de poste de la province de Québec et leur demander la liste des abonnés des journaux reçus dans leurs localités? Je ne me plaindrai aucunement si la règle est appliquée à tout le monde. Personnellement, je ne me plains pas. En ce qui regarde le journal auquel je m'intéresse, il n'a pas souffert en dépit de ce qu'on a pu dire dans le passé. Notre tirage est plus fort aujourd'hui qu'il n'était, il y a un an.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Oui, c'est la vérité aujourd'hui. J'observe que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit :

Ecoute ! écoutez ! Je suis prêt à lui lancer un défi. Je le répète, notre tirage est plus fort aujourd'hui. Le tirage de nos deux journaux est plus fort aujourd'hui qu'il n'était il y a deux ans. Je ne me plains donc pas personnellement; mais je désire savoir si l'état de choses que j'ai décrit va se continuer. Va-t-on permettre à un directeur de poste dans la province d'Ontario de divulguer les noms des abonnés du Mail ou du World, ou du Globe ; et dans l'affirmative, le même privilège nous sera-t-il accordé dans la province de Québec? Je compte que l'honorable directeur général des Postes va nous donner une réponse satisfaisante à cet égard.

M. TAYLOR : Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) voudra-t-il me dire quel usage ce particulier fait des renseignements qu'il obtient du directeur de poste?

L'honorable M. TARTE : Je ne sais trop si nous devrions élucider davantage ce point. Je me borne à discuter la question de privilège. Quant à l'usage qu'on en fait, l'affaire est très simple. Sans doute, les agents vont trouver les abonnés des journaux censés hostiles à mes honorables amis du ministère, et leur offrent leurs propres feuilles. C'est ce qui se fait dans toute la province de Québec. Si on laisse la même latitude à tout le monde, je ne me plaindrai pas.

Le PREMIER MINISTRE : Il est évident que mon honorable ami a été induit en erreur. Les actes d'un agent probablement trop zélé, sont par lui transformés en machinations du gouvernement. L'honorable député soutient que le préposé à la poste du département des Travaux publics s'est fait accorder un congé par le ministre sous prétexte de maladie ; et d'après lui, le ministre savait que ce fonctionnaire n'était pas malade. Je refuse de croire que le ministre laisserait partir son employé, sachant qu'il n'était pas malade ; mais le ministre en question se défendra en personne. Si ce fonctionnaire a demandé un congé, il l'a fait en la manière régulière, et sans doute le ministre n'avait aucune raison de supposer qu'on le trompait, si toutefois on l'a trompé.

L'honorable M. TARTE : C'est une question de véracité. Si le très honorable premier ministre interroge quelques-uns de ses amis de la députation, ils lui diront qu'on s'adressa au ministre en vue d'obtenir que M. Latour pût s'absenter, comme c'était un agent indispensable.

Le PREMIER MINISTRE : Une accusation semblable fut portée en cette Chambre il y a quelques jours, et je crois que le ministre des Travaux publics la nia. En tous cas, si le ministre a laissé son employé s'absenter mal à propos, ce sera à la Chambre à régler avec le ministre qui est responsable. On affirme aussi que ce fonctionnaire agit aujourd'hui comme agent d'abonnements pour certains journaux, qu'il s'adresse aux directeurs de poste dans les différentes parties du pays et demande à voir la listes d'abonnés aux divers journaux. Mon honorable ami (M. Tarte) a porté son accusation de manière à faire croire que les directeurs de poste avaient reçu ordre du département de permettre à un agent de journaux ministériels de prendre connaissance des listes d'abonnés aux autres feuilles. A cet égard, l'honorable député est entièrement dans l'erreur. Aucun ordre de cette nature n'a été donné par l'administration des Postes. Si certains directeurs de poste ont agi ainsi, ils l'ont fait sans autorisation, sous leur propre responsabilité, sans avoir reçu d'ordre de personne.

L'honorable M. TARTE : Ce que je voudrais savoir, c'est s'il est permis aux directeurs de poste d'en agir ainsi. Je puis dire à mon très honorable ami que ce n'est pas un agent mais vingt qui font cette besogne actuellement. On a dit à presque tous les directeurs de poste de la province de Québec—plusieurs d'entre eux sont des libéraux maintenant—qu'ils étaient obligés de se rendre à ces demandes, et ils le font tous les jours. Je suis prêt à prouver à mon honorable ami que c'est un système actuellement. Si les directeurs de poste peuvent le faire légitimement, alors je n'ai rien à dire.

Le PREMIER MINISTRE : Sur ce point, je ferai mieux de céder la parole au directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable député (M. Tarte) a fait trois affirmations distinctes. Il déclare que le préposé au bureau de poste des Travaux publics s'est occupé à recruter des abonnés pour un journal, et que dans l'accomplissement de sa besogne, il a obtenu des directeurs de poste les noms des personnes à qui d'autres journaux étaient adressés.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas parlé de lui plus que d'aucun autre agent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a déclaré de plus que le ministre avait accordé un congé à ce fonctionnaire, bien qu'il sût que la maladie pour laquelle on lui accordait un congé n'était qu'un prétexte.

L'honorable M. TARTE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député veut-il parler de moi ?

L'honorable M. TARTE : Aucunement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, le ministre des Travaux publics répondra à cette accusation ; il sera ici probablement avant la fin du débat. Je suis persuadé que le ministre des Travaux publics expliquera l'affaire d'une manière

satisfaisante. La troisième affirmation de l'honorable député est qu'on forçait les directeurs de poste à donner ces renseignements.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas dit qu'ils étaient forcés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai saisi le mot " forcés ", comme il tombait des lèvres de l'honorable député ; mais s'il s'en est servi par inadvertance, il peut modifier sa déc'aration. L'honorable député prétend-il que les directeurs de poste ont agi d'après les ordres de ceux qui ont seuls le droit de leur en donner ?

L'honorable M. TARTE : Je dis qu'ils ont agi ainsi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'instance de qui ?

L'honorable M. TARTE : Je dis que les agents des feuilles ministérielles à Montréal vont trouver ces fonctionnaires publics, leur disent qu'ils représentent le parti libéral, le gouvernement, et en cette qualité leur demandent les noms des abonnés des autres journaux. Ce n'est pas dans un cas seulement, mais dans cent cas et peut-être plus que, d'après nos renseignements, la chose est arrivée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a déclaré nettement que les directeurs de poste avaient été forcés de donner ces noms.

L'honorable M. TARTE : Ils ont été virtuellement forcés, je le répète.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut donner à entendre par cette déclaration q'une influence a été exercée sur les directeurs de poste par l chef responsable du département ou par aucun de ses fonctionnaires, je lui dirai que ses renseignements sont inexacts. De plus, je le mets au défi d'établir la vérité de son affirmation.

L'honorable M. TARTE : Que le directeur général des Postes reste calme comme moi. Quelle est l'affirmation dont il désire que j'établisse la vérité ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a dit que les directeurs de poste avaient été forcés de divulguer les noms des abonnés. S'il entend par là que le directeur général des Postes ou aucun de ses fonctionnaires, ou aucun fonctionnaire du gouvernement, aient forcé les directeurs de poste ou les aient engagés à divulguer les renseignements confidentiels en leur possession, c'est-à-dire les noms et les adresses de lettres ou de journaux, je le défie de prouver son accusation.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai jamais dit que le directeur général des Postes, ou aucun de ses fonctionnaires, avait donné des ordres dans ce sens, mais je dis que presque tous les directeurs de poste dans la province de Québec et même dans la province d'Ontario sont à fournir ces renseignements. Je dis qu'ils ont reçu la visite d'agents du parti au pouvoir, et qu'on leur a dit qu'il leur fallait fournir des renseignements, et ils sont à les fournir. Assurément, le directeur général des Postes ne cherchera pas à s'abriter derrière des paroles. Si vous constituez un comité de la Chambre pour cette fin, j'établirai en moins de vingt-quatre heures que les directeurs de poste fournissent ces renseignements, non pas dans un cas seulement, mais dans cent. Les directeurs de poste peuvent-ils le faire légitimement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a modifié sa déclaration primitive.

L'honorable M. TARTE : Nous verrons, nous verrons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On me permettra peut-être de faire connaître mon point de vue. Nous terminons cette session par un débat qui, non d'aujourd'hui seulement, mais depuis plusieurs jours, est fait de fausses représentations. Nous restons dans la note des débats précédents. L'honorable député a cherché à donner l'impression que les directeurs de poste de ce pays étaient plus ou moins, à raison de l'autorité ou de l'influence émanant du gouvernement——

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable a dit que les directeurs de poste étaient forcés de divulguer les noms des abonnés des journaux. Je défie mon honorable ami de prouver (nous lui donnerons l'occasion de le faire s'il se peut) que le gouvernement ou aucun fonctionnaire du gouvernement avec le consentement du gouvernement, son acquiescement ou à sa connaissance a invité, ou engagé ou autorisé, ou en aucune manière incité les directeurs de poste à divulguer les noms des abonnés aux journaux en aucune partie du Canada. Si mon honorable ami avait été assidu aux séances du parlement, il n'aurait pas jugé qu'il fût nécessaire de soulever cette question aujourd'hui ; car, en comité des subsides l'autre jour, elle fut soulevée par un honorable député de l'opposition et je fus invité à déclarer quelle était mon attitude à cet égard. L'opinion que j'exprimai alors est mon opinion d'aujourd'hui et ç'a toujours été l'attitude du gouvernement depuis qu'il existe. Je déclarai alors, et je déclare aujourd'hui, que les renseignements que les directeurs de poste possèdent quant aux noms et aux adresses des lettres et colis postaux de toute nature sont confidentiels ; et ils ne sont justifiables de divulguer à personne au monde, si ce n'est les adresses mêmes. Je l'ai déclaré de la manière la plus

catégorique. J'ai déclaré alors, et je déclare aujourd'hui que si aucun honorable député me fait connaître le nom d'un fonctionnaire de mon département, qui s'est rendu coupable d'un abus quelconque de confiance, je considèrerai de mon devoir d'infliger à ce fonctionnaire la punition que sa faute mérite. Est-ce là une attitude honnête ? Mon honorable ami y trouve-t-il à redire ?

L'honorable M. TARTE : Je ne critique pas du tout, loin de là. Mon honorable ami n'a dit que ce qu'il fallait dire, et je l'en félicite. Cette déclaration est digne d'un ministre de la Couronne. Mais je répète que plus de cent directeurs de poste dans la province de Québec et dans les autres provinces ont donné tous les renseignements qu'on leur a demandés. Si mon honorable ami désire que je porte des accusations contre chacun d'eux enfin qu'il puisse les destituer, je suis prêt à le faire, mais je ne veux de mal à personne. Tels sont les faits. Je donnerai avec plaisir à l'honorable directeur général des Postes les noms des coupables s'il le désire, mais je veux expliquer que ces directeurs de poste n'ont fait que céder aux sollicitations des agents du parti au pouvoir, et ils se croyaient obligés de leur donner ces renseignements. Je suis heureux de voir que mon honorable ami le directeur général des Postes se soit disculpé, et je le félicite à propos de la déclaration qu'il vient de faire et que j'accepte entièrement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami doit comprendre alors que la justice veut qu'il se rétracte, car il a dit plus qu'il aurait dû dire.

L'honorable M. TARTE : Non pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire qu'il a maintenant un devoir à remplir envers la Chambre. Il est assez vieux pour savoir que toujours les amis du parti au pouvoir seront tentés de faire la propagande pour ce parti. Nos partisans, nos amis, ceux qui nous sont sympathiques sont légions, et il est possible qu'il y en aient qui se fassent agents pour obtenir des abonnements aux journaux. Les apôtres d'une cause sont généralement zélés et il est possible que des amis de la cause libérale soient allés trouver un directeur de poste, et se soient servi auprès de lui des meilleurs arguments qu'ils pouvaient trouver pour l'engager à leur donner toute l'aide possible en faveur de leur entreprise ; mais cela ne veut pas dire qu'ils soient agents pour le gouvernement ou qu'ils soient autorisés officiellement. Le gouvernement n'a autorisé personne à exiger les renseignements que mon honorable ami dit avoir été fournis par des directeurs de poste. Les directeurs eux-mêmes devraient posséder suffisamment d'intelligence pour savoir que personne n'a le droit de leur demander les noms et les adresses des personnes auxquelles des matières postales sont adressées, et je demanderai à mon honorable ami, puisqu'il dit qu'il le peut, de me fournir les noms des directeurs de poste qui ont transgressé la loi ; et, ainsi que je l'ai dit déjà, je ferai faire une enquête et les coupables seront punis. Je donnerai naturellement aux accusés occasion de se défendre et d'expliquer ce qu'ils ont fait ; nous prendrons ensuite les moyens d'empêcher la répétition de ces choses.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre ne ferait-il pas bien d'envoyer à tous les directeurs de poste dans le pays des instructions au sujet de ce qu'ils ne doivent pas dévoiler ? J'accepte avec plaisir l'offre de l'honorable ministre et je m'engage à lui donner les noms de nombreux directeurs de poste——

Quelques VOIX : Des centaines.

L'honorable M. TARTE : Des centaines. Je ferai connaître avec plaisir ces noms à mon honorable ami et il décidera ensuite s'il doit punir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ferai en sorte que les directeurs de poste ne commettent plus à l'avenir la faute que l'honorable député leur reproche. Depuis nombre d'années les directeurs de poste ont habitude d'agir comme agents de journaux, et personne n'a jamais porté plainte. Ils ont la permission d'agir comme agents pour tous les journaux sans distinction de parti politique. Si la Chambre désire mettre fin à cette pratique le gouvernement est prêt, mais les deux partis en souffriront.

M. R. L. BORDEN : On a accusé, non pas aujourd'hui mais il y a deux semaines environ, un employé du gouvernement de faire de la propagande pour un journal pendant le temps présumé de ses vacances, et d'avoir obtenu des directeurs de poste dans la province de Québec les noms d'abonnés à certains journaux de cette province.

L'honorable M. TARTE : Je ne porte pas d'accusation directe contre cet employé. J'accuse en général les directeurs de poste dans la province de Québec d'avoir donné des renseignements à des agents de journaux ministériels. Je ne sais pas si M. Latour lui-même s'est fait donner des renseignements de ce genre par des directeurs de poste.

M. R. L. BORDEN : Je ne connais rien de ce cas particulier. La question a été discutée il y a une dizaine de jours, et je crois que le directeur général des Postes aurait bien fait s'il avait adressé aux directeurs de poste dans le pays alors, la circulaire qu'il se propose de leur adresser maintenant. Ces agents de journaux demandent aux directeurs de poste de violer la loi. Est-ce que la loi des postes ou les règlements du minis-

tère des Postes n'empêchent pas les directeurs de poste de donner des renseignements de ce genre? Mon honorable ami peut-il nous dire si telle n'est pas la loi?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis dire quels sont les règlements à ce sujet, mais s'il n'y en a pas ils devraient y en avoir. Je crois m'être fait bien comprendre, qu'il y ait un règlement ou qu'il n'y en ait pas, les directeurs de poste ne doivent pas dévoiler les noms de ceux qui reçoivent des lettres ou des journaux par son bureau. Je n'aurais pas cru qu'il était nécessaire de faire un règlement pour faire comprendre cela. L'autre soir, lorsque cette même question a été discutée, l'honorable député de Compton (M. Pope) a accusé directement un certain employé de faire de la propagande pour un journal, et j'ai demandé alors à l'honorable député de Compton de me donner les renseignements que je demande ce soir à l'honorable député de la division de Sainte-Marie de Montréal : Pourrait-il me donner les noms des employés qu'il dit s'être rendus coupables de cette faute ? J'avais promis de faire une enquête si l'on me donnait les noms, mais on ne me les a pas encore donnés, et de nouveau je demande que l'on porte une accusation directe.

L'honorable M. TARTE : Je donnerai à l'honorable ministre les renseignements qu'il désire.

M. R. L. BORDEN : J'espérais que mon honorable ami le directeur général des Postes nous aurait fait connaître la loi à ce sujet. Je suis du même avis que lui lorsqu'il dit que s'il n'y a pas de règlement il devrait y en avoir, et s'il y a un règlement alors il doit y avoir une loi qui dit que toute personne qui viole ce règlement est coupable de délit. Ceux qui dans le moment parcourent la province de Québec pour obtenir des directeurs de poste les noms de ceux qui reçoivent des journaux à leur bureau veulent faire commettre à ces employés du gouvernement une violation de la loi. Aussitôt que le gouvernement connaîtra un fait de ce genre il sera de son devoir de poursuivre en justice ceux qui cherchent ainsi à corrompre les fonctionnaires publics si la loi permet d'instituer des poursuites, et si elle ne permet pas, j'espère qu'on la modifiera de façon à e que l'on puisse mettre fin à cet abus. Le directeur général des Postes nous met au défi de prouver qu'un seul fonctionnaire de son ministère s'est rendu coupable de cette faute.

M. GALLIHER : Si j'ai bien compris, l'honorable directeur général des Postes a porté ce défi à l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal ; j'ai compris aussi que mon honorable ami (M. R. L. Borden) a dit que le directeur général des Postes avait porté le même défi à l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Les remarques de mon honorable ami ont peut-être un certain à-propos, mais je ne leur en vois guère dans le moment—et je suis obligé d'accepter la parole du directeur général des Postes qu'ils ne font rien—certaines personnes représentant des organes du gouvernement, parcourent le pays en prétendant être autorisés par le gouvernement, et grâce à cette fausse prétention ils obtiennent des directeurs de poste des renseignements qui autrement ne leur seraient pas livrés. C'est là une des plaintes de l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal, et c'est une question qui mérite que le gouvernement s'en occupe, parce que, quand même les directeurs de poste ne cèderaient pas aux obsessions des agents, le gouvernement ne peut fermer les yeux sur les actes de ses propres amis, qui, par leurs fausses représentations, intimident les directeurs de poste de Québec en leur disant qu'ils ont le pouvoir de les faire destituer ou punir au cas où ils refuseraient de fournir les renseignements qu'on leur demande. Je dis donc que le gouvernement est tenu de s'occuper de cette affaire immédiatement et qu'il devrait instituer des procédures contre les directeurs de poste eux-mêmes, mais plus spécialement contre ceux qui les portent, au moyen de menaces et de pression politique, à faire des choses qu'ils ne devraient pas faire, et qui, si je comprends bien la loi, sont illégales. Mon honorable ami peut défendre autant qu'il voudra les employés du ministère des Poste, mais ce sont, me dit-on, des amis du gouvernement qui se rendent ainsi coupables d'intimidation au nom du gouvernement lui-même.

Tout le monde admet que c'est là une faute grave, même le directeur général des Postes qui dit qu'il ne sait pas s'il y a un règlement à ce sujet, et il ajoute que s'il n'y en avait pas il devrait y en avoir un. Dans ces circonstances, je crois que l'honorable directeur général des Postes aurait dû agir avant aujourd'hui, et il ne peut agir trop promptement, après ce qui a été révélé aujourd'hui. Mon honorable ami a essayé de faire de la dérision au sujet de l'absence de la Chambre de l'honorable député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), mais je ne crois pas qu'aucun membre du parlement ait le droit de lui jeter la pierre à ce sujet, parce que dans le moment même où nous discutons cette question dans laquelle le ministre des Travaux publics est concerné, l'honorable ministre des Travaux public n'est pas à son siège pour répondre aux allégations de l'honorable réputé de Sainte-Marie. Plus d'une fois des ministres de la Couronne étaient absents de la Chambre pendant que nous discutions les crédits au sujet desquels ils auraient pu fournir à la Chambre les renseignements qui étaient demandés. Je comprends parfaitement que ces absences peuvent quelquefois être nécessaires, mais je ne puis m'empêcher de noter le fait que le Solliciteur général, je ne sais pas pour quelle raison, n'a presque pas paru à son siège pendant cette session, tandis que l'honorable député de Sainte-Marie

peut dire qu'il a été à son siège pendant cette session tout autant que n'importe quel ministre de la Couronne.

L'honorable M. TARTE : Personne n'en peut douter.

M. R. L. BORDEN : J'espère donc que le directeur général des Postes apportera à cette question toute l'attention qu'elle mérite, d'autant plus qu'il a déclaré aujourd'hui que si les noms de ces directeurs de poste lui étaient donnés il ferait une enquête. Mais je ne crois pas qu'il devrait s'arrêter là. Il devrait prendre des mesures pour punir ceux qui ont incité les directeurs de poste dans Québec ou dans Ontario, si la déclaration de l'honorable député de la division Sainte-Marie peut être établie, à trahir ainsi leur devoir et violer la loi en s'abritant derrière l'approbation prétendue du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami dit que je devrais prendre des mesures immédiates dans cette affaire. Il me permettra de lui dire que le premier devoir repose peut-être sur ceux qui accusent. Il y a quelques jours l'honorable député de Compton (M. Pope) a déclaré que certains directeurs de poste avaient dévoilé des renseignements d'une nature confidentielle et avaient fait connaître des noms d'abonnés à des journaux. J'ai demandé alors à l'honorable député de me donner les noms de ces directeurs de poste qu'il disait avoir ainsi transgressé leur devoir, et il promit qu'il me les donnerait. Quelques jours se sont écoulés depuis ce temps-là, mais je n'ai encore rien reçu. Comment puis-je faire une enquête lorsque je ne connais pas les noms des accusés ? J'ai fait observer ensuite que nous avions dix mille directeurs de poste et même plus.

M. R. L. BORDEN : Je ne demande pas au directeur général des Postes de faire une enquête s'il ne connaît pas les noms. J'admets immédiatement que ce serait impossible, mais je dis qu'on lui a promis les noms aujourd'hui et que lorsqu'il aura ces noms il devra punir non seulement les directeurs de poste mais aussi ceux qui les ont incités à violer le secret de la poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai déclaré que ce n'est que lorsque l'on me fera connaître les noms que je serai en mesure de faire une enquête. Mon honorable ami peut-il me faire connaître le nom du fonctionnaire des postes qu'il a accusé hier d'avoir fait des menaces à une compagnie de messagerie ?

M. R. L. BORDEN : Je ne connais pas le nom du fonctionnaire ; j'ai promis hier de le donner, mais j'ai oublié de m'occuper de l'affaire. Je le donnerai à mon honorable ami aujourd'hui. Je crois pouvoir obtenir ce nom de la compagnie de messagerie à laquelle ce fonctionnaire a fait des menaces.

M. EMMERSON : La question soulevée par le directeur général des Postes, savoir si les directeurs de poste ont le droit d'agir comme agents de journaux, est une question très importante. Il est à ma connaissance personnelle que dans le comté que j'ai l'honneur de représenter la coutume a été dans le passé, et il peut y avoir encore aujourd'hui des directeurs de poste qui sont agents d'un journal considérable et important de Montréal.

Je considère cela comme très répréhensible et contre l'intérêt du public et des autres journaux, pour la simple raison que ces directeurs de poste savent quels autres journaux passent par leurs bureaux. Il est donc injuste qu'un directeur de poste agisse comme agent de journaux. J'approuve donc les remarques du directeur général des Postes et j'espère qu'il prendra les mesures pour empêcher à l'avenir tous les directeurs de poste d'être agents pour les journaux.

M. GALLIHER : Je suis obligé de différer d'avis avec mon honorable ami de Westmoreland. Les directeurs de poste sont très peu payés et je ne vois aucun mal à ce qu'ils fassent un peu d'argent avec des agences de journaux.

M. CLANCY : Cette pratique, sur laquelle l'honorable député de la division Sainte-Marie a appelé l'attention de la Chambre, n'est pas limitée à la province de Québec. Il est à ma connaissance personnelle que des agents de journaux amis du gouvernement font le tour du pays pour obtenir des directeurs de poste les noms de ceux qui sont abonnés à des journaux ennemis du gouvernement. Les directeurs de poste ne sont pas les vrais coupables. Le remède est sous notre main ici même, et le directeur général des Postes peut l'appliquer immédiatement en faisant savoir aux directeurs de poste de ne pas donner ces renseignements à un parti ou à l'autre, et ils peuvent aussi céder à la pression qui est faite sur eux par les agents de journaux qui favorisent le gouvernement. Un autre remède serait que les membres du gouvernement qui sustentent ces journaux ordonnent à leurs agents de cesser de demander ces renseignements. Les pires coupables ne sont pas les directeurs de poste qui donnent les renseignements, mais les agents du gouvernement qui les exigent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce ne sont pas des agents du gouvernement.

M. CLANCY : Ils le sont indirectement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas du tout.

M. CLANCY : L'honorable ministre et ses amis bénéficient de leurs actes. Mon voisin me dit que chaque ministre a son journal. Nous n'avons pas d'objection à ce que

les agents des journaux du gouvernement parcourent le pays pour chercher des abonnés à leurs journaux, mais nous ne voulons pas qu'ils obtiennent des renseignements des directeurs de poste. Il n'y a pas besoin d'enquête, tout ce que le directeur général des Postes a à faire c'est d'indiquer à ces directeurs de poste quel est leur devoir.

M. CLARKE (Toronto-ouest) : Je veux appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur une nouvelle publiée dans le Citizen de ce matin, à l'effet que deux trains spéciaux doivent quitter la capitale aujourd'hui emportant la littérature électorale conservatrice.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'est pas dans l'ordre. Ces trains n'ont aucun rapport avec la question que la Chambre discute en ce moment.

M. HENDERSON : D'après moi, la difficulté dont se plaint l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal, est causée par l'absence de règlements dans le ministère des Postes. Le règlement qui existe semble dire que chaque directeur de poste est libre de faire connaître tous les noms qu'il voudra de personnages qui reçoivent des journaux à son bureau. Voici l'article du règlement.

Article 176. Les directeurs de poste ne peuvent fournir de renseignements concernant les lettres, noms et adresses de personnes qui reçoivent des lettres à leur bureau, qu'aux personnes mêmes auxquelles ces lettres sont adressées ou à celles qui les ont envoyées.

Cet article ne contient rien concernant les journaux. Il n'y est question que des lettres, et il est facile alors à un agent de persuader à un directeur de poste que l'intention du gouvernement est qu'il donne le renseignement qu'on lui demande. Je crois qu'en attendant que ces règlements aient été revisés et réimprimés dans le guide postal, le directeur général des Postes devrait envoyer un avis spécial immédiatement à tous les directeurs de poste rendant la règle 176 applicable aux journaux comme aux lettres.

La motion d'ajournement de l'honorable M. Tarte est rejetée.

LES SACS DE POSTE.

M. TAYLOR : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire demander si l'honorable premier ministre et l'honorable directeur général des Postes ont eu une conférence au sujet des sacs de poste et quelles explications ils ont à donner à la Chambre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que la difficulté à laquelle il fait allusion a été heureusement réglée. Ce n'est pas sans de grands efforts et sans une dépense considérable, pour le pays, mais nous avons fait tout ce que les ressources permettaient de faire.

Nous avons commandé 1,000 sacs de poste, mais je regrette de dire que ce nombre n'a pas été suffisant et que nous aurions dû porter la commande à 2,000. On a commencé cet après-midi à nous livrer ces sacs, et la livraison va s'en continuer rapidement. De sorte que nous espérons pouvoir mettre à la disposition des honorables députés de la gauche tous les sacs de poste qui contiennent présentement ce travail public intéressant et important. Au sujet de la distribution de cette littérature que mon honorable ami a très irrévérencieusement appelée " stuff "——

M. TAYLOR : Oui, et c'est une étoffe de bonne qualité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une rose, quelque nom qu'on lui donne, sent toujours bon. Je disais donc que nous avons fait des arrangements qui vont résoudre la difficulté au sujet de cette littérature. Nous avons engagé un train spécial qui quittera Ottawa aussitôt que nous aurons pu obtenir le nombre d'employés suffisants pour transporter les sacs ; je crois que ce train quittera Ottawa ce soir. On peut voir déjà devant la Chambre des communes une montagne de cette littérature, que l'on expédie aussi rapidement que possible à la gare du chemin de fer, d'où le train la distribuera à toute vapeur dans le pays. Je regrette de dire—non je ne regrette pas, mais le fait est qu'il va falloir un second train et peut-être un troisième. Mais notre devoir est, je crois, de vider d'abord les corridors et les salles de cet édifice, et aussitôt que cette tâche intéressante sera accomplie nous essayerons de vider aussitôt que possible l'hôtel des postes de la ville. J'espère que dans moins de trois jours cette littérature sera rendue à destination, et fournira, j'en suis sûr, une lecture intéressante à ceux qui la recevront. Peut-être viendra-t-il à l'idée de quelques-uns de ceux qui la liront que le jeu n'en vaut pas la chandelle, et ils se demanderont si la dépense qui en est résultée pour le pays était bien justifiable. Il est probable, cependant, que le pays demandera au gouvernement d'apporter des changements au privilège du contreseing dont on a fait un abus indigne.

M. CLARKE : Surtout du côté du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas d'exemple en Canada d'un abus du privilège du contreseign semblable à celui dont on a été témoin dans la présente circonstance.

M. R. L. BORDEN : Il est surprenant que la matière postale que l'on nous disait hier ne pouvoir être envoyée à destination en moins de six semaines, puisse être maintenant expédiée en moins de 24 heures.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai rien dit de tel.

M. R. L. BORDEN : Cela montre ce dont mon honorable ami le directeur général des Postes est capable lorsqu'il veut s'en donner la peine ; et tout ce que l'honorable premier ministre aura à faire lorsqu'il lui arrivera des difficultés de ce genre soulevées par le directeur général des Postes, sera d'exercer sur lui un peu de pression comme celle qu'a exercée mon honorable ami de Leeds et Grenville hier, et il constatera que rien n'est impossible à son ministre des Postes. Hier toute cette matière postale avait paralysé le service du bureau d'Ottawa ; elle était empilée en montagnes, et il fallait six semaines d'un travail spécial pour l'envoyer à destination. Mais hier au soir un fonctionnaire du ministère des Postes a déclaré qu'elle pouvait être expédiée en 24 heures. L'honorable directeur général des Postes lui-même a virtuellement répété la même chose aujourd'hui, et il veut aujourd'hui retirer un peu d'avantage politique en parlant de ce que cela va coûter au pays. Mais il n'a jamais contredit l'assertion que pendant les six ou huit dernières semaines les honorables députés de la droite ont envoyé par les malles une moyenne de 25 à 30 sacs par jour. Il n'a jamais contredit cela, et personne de l'autre côté de la Chambre n'a contredit l'assertion que depuis près de deux mois des serviteurs du pays payés à même le trésor adressent des enveloppes pour les honorables députés de la droite. Cette accusation a été portée il y a quelques jours et je ne l'ai pas encore entendue nier d'une manière formelle, excepté je crois par l'honorable ministre des Travaux publics. Le directeur général des Postes croit, dans ces circonstances, que son parti va retirer des avantages politiques s'il parle de la dépense que va nécessiter l'envoi de cette littérature, dépense que j'en suis sûr, ne s'élèvera pas à la moitié de celle qui a été occasionnée par l'envoi de la littérature libérale pendant la session présente. Cela me rappelle que mon très honorable ami le ministre du Commerce a distribué, sous son contreseing, lorsque le parlement ne siégeait pas, et en violation des règlements du conseil concernant l'expédition des documents de ce genre, je ne sais combien de centaines de mille copies d'un discours qu'il a prononcé il y a quelques années ; je crois que l'on a demandé alors au ministre du Commerce de verser dans le trésor public la somme de $25,000, qu'il aurait dû débourser pour la distribution de cette littérature.

Je ne sais pas si c'est la somme exacte. Il n'y a aucun doute que le ministre du Commerce versera cette somme un jour ou l'autre, car je suis sûr qu'il a l'intention de la payer avant de terminer sa carrière publique. Il ne le peut peut-être pas dans le moment, mais nous nous lui tiendrons compte de sa bonne intention, et je ne crois pas que le trésor lui fasse payer intérêt. Je suis heureux cependant que le directeur général des Postes ait pu résoudre cette difficulté et que nous allons voir partir ces sacs de malle qui depuis si longtemps sont dans les corridors, parce que, autant que nous pouvons en juger, il ne voulait pas seulement faire un effort modéré et raisonnable pour expédier cette matière postale à destination.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable chef de l'opposition me permettra de lui dire qu'il présente les faits sous un jour très injuste. Je lui ai expliqué, je crois, et c'est une chose qu'il connaît par lui-même, qu'il y a une grande différence entre l'expédition de la matière postale par les trains réguliers, et celle que nous allons faire par ces trains spéciaux. J'ai dit que par le service régulier il y était impossible d'expédier plus de 40 sacs par jour en sus de la matière ordinaire, mais en vertu des arrangements que nous avons faits, car nous avons engagé des trains spéciaux exclusivement pour expédier cette littérature, cette expédition va pouvoir se faire en trois jours.

M. TAYLOR : Je veux demander au premier ministre s'il a l'intention d'insister auprès du directeur général des Postes pour qu'il me rembourse les $32 qu'il m'a obligé illégalement et illégitimement de payer——

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. TAYLOR :——en frais de messagerie pour de la matière postale qu'il aurait dû transporter gratuitement par les malles du pays. Je n'ai plus qu'un mot à dire—si l'honorable ministre avait été assez heureux pour recevoir dans sa jeunesse une éducation——

M. l'ORATEUR : A l'ordre. Si l'honorable député veut poser une question il peut la faire en la manière ordinaire ; mais il ne peut l'accompagner d'aucun commentaire ni faire aucune déclaration.

M. TAYLOR : L'honorable ministre vient de critiquer les paroles dont je me suis servi, hier, et je crois qu'il est mon devoir——

M. l'ORATEUR : Il n'y a rien en discussion.

M. TAYLOR : Alors, nous allons y mettre quelque chose. Je veux faire une déclaration, comme je crois en avoir le droit ; cela ne va prendre qu'une minute. L'honorable ministre a dit hier, et il l'a répété encore aujourd'hui, que je m'étais servi du mot " stuff ". Or, je trouve ce mot dans le dictionnaire.

M. l'ORATEUR : Cela n'est pas une explication personnelle.

M. TAYLOR : C'en est une pour moi. Il m'a accusé de m'être servi du mot " sortation " qui n'est pas dans le dictionnaire.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que mon honorable ami le directeur général des Postes remboursera à l'honorable député

de Leeds et Grenville (M. Taylor) toutes les dépenses qu'il a été forcé de faire injustement ; tout comme il a demandé à mon honorable ami le ministre du Commerce de rembourser au trésor toutes sommes qu'il peut lui devoir pour une fin semblable. Mais afin de procéder avec les affaires de la Chambre, si l'honorable député de Prince-est (M. Alcorn) veut bien répéter la question qu'il a posée il y a quelques instants, l'honorable ministre du Commerce, qui est maintenant à son siège, lui donnera la réponse.

INSPECTION DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. ALCORN :

1. Quel moyen est employé par Joseph Haycock, inspecteur de ficelle à lier, pour percevoir des amendes des marchands ou vendeurs où il trouve exposée en vente de la ficelle à lier faussement marquée ou n'ayant pas la quantité voulue ?

2. A-t-il obtenu lesdites amendes sans avoir recours à l'Acte des convictions sommaires, ou autres procédures basées sur une déclaration devant un juge de paix ou autre tribunal ?

3. Dans l'affirmative, de qui a-t-il perçu ces deniers, quand, où et pour quels montants, dans chaque cas ?

4. A-t-il fait rapport des deniers ainsi perçus à quelque autorité et à laquelle, et à quelle date et de quelle manière ?

5. Dans la négative, de quelle manière a-t-il disposé des deniers ainsi perçus ?

6. Quelles instructions ont été données audit Joseph Haycock au sujet de la perception des amendes en vertu de l'Acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées ?

7. A-t-il été informé par quelque département du gouvernement, et lequel, ou par quelqu'un de ses officiers, et lequel, qu'il est autorisé, en qualité d'inspecteur de ficelle à lier, à percevoir lesdites amendes par d'autres moyens, et lesquels, qu'en ayant recours à l'Acte des convictions sommaires, ou à une cour ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) :

1. Le moyen employé par l'inspecteur de la ficelle d'engerbage pour percevoir les amendes des marchands ou vendeurs de ficelle faussement marquée ou n'ayant pas la quantité voulue est de faire connaître aux vendeurs quelles sont les exigences de la loi d'inspection et les amendes dont sont passibles ceux qui l'enfreignent. L'inspecteur a perçu des amendes en vertu de la loi sur les convictions sommaires. Aucun accusé a refusé de payer l'amende minimum, préférant régler de cette manière que de se laisser poursuivre.

2. Même réponse que ci-dessus.

3. Total perçu, $506.75.

4. Les amendes ainsi perçues ont été régulièrement déposées au crédit du receveur général.

5. Même réponse que ci-dessus.

6. Il n'a pas été donné d'instructions spéciales au percepteur au sujet de la perception des amendes. Ces instructions générales sont de veiller à l'observation de la loi.

7. Lorsque le ministère du Commerce a soumis au ministère de la Justice la question relative à la collection des amendes, la réponse a été que "le paragraphe 2 de l'article 7, tel qu'amendé par le chapitre 32, Edouard VII, dit que tout paquet de ficelle n'ayant pas la quantité voulue sera confisqué par la Couronne. La ficelle saisie dans ce cas-là semblerait ne pas avoir eu la quantité voulue et peut conséquemment, être confisquée pour la Couronne, et le ministère du Commerce peut ensuite en faire ce qu'il juge à propos." Cependant le sous-ministre ajoute qu'il ne voit rien dans la loi qui autoriserait la confiscation sommaire de la ficelle, et que strictement il soit nécessaire d'instituer une poursuite avant de faire la confiscation. La chose n'en vaudrait pas la peine, cependant, lorsque la quantité est aussi petite que dans ce cas-ci. "Et je ne vois rien qui empêche de revendre la ficelle au propriétaire, ainsi qu'il est proposé." Dans cette affaire nous avons voulu causer le moins d'ennuis possibles à ceux en la possession desquels l'inspecteur a trouvé de la ficelle qui n'avait pas la quantité voulue par la loi.

INSPECTEUR DES PECHERIES A BATHURST, N.-B.

M. FOWLER : Je désire demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a reçu une plainte contre un employé de son ministère à Bathurst, N.-B., nommé William C. Ribichaud, qui est accusé de se servir de son emploi de l'inspecteur des pêcheries à Bathurst pour se gagner des votes dans une élection dans laquelle il est candidat ? L'accusation porte que M. Robichaud permet à ceux qui lui promettent de l'appuyer, de pêcher illégalement ; une plainte a été adressée à cet effet à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'on a demandé une enquête. L'honorable ministre a-t-il reçu cette plainte et quelle est son intention au sujet de l'enquête ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai reçu cette plainte que ce matin.

COMMISSION DES GARDES-BESTIAUX.

M. PRINGLE : Avant que vous appeliez les ordres du jour, M. l'Orateur, je désire solliciter l'attention de l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer sur la commission qui a été nommée pour étudier la question des gardes-bestiaux, étude pour laquelle nous avons voté une forte somme ; je veux savoir si la commission a fait un rapport et si ce rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre avant la fin de la session. L'année dernière, nous avons voté, je crois, la somme de $5,000 pour cette commission, et l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous a plu-

sieurs fois donné l'assurance que ce rapport serait soumis à la Chambre avant le fin de la session. Le public porte beaucoup d'intérêt à cette question. On me dit que la commission a préparé son rapport, mais ne l'a pas encore soumis au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La commission a soumis son rapport et il n'y a aucune objection à le déposer sur le bureau de la Chambre. Comme nous avons pendant cette session adopté une loi concernant les gardes-bestiaux, je ne croyais pas que la Chambre tenait à avoir le rapport, mais il n'y a aucune objection à le déposer, et il le sera avant la clôture.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. BELL : Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, M. l'Orateur, je veux rappeler à l'honorable ministre des Finances la promesse qu'il nous a faite de donner un relevé du nombre de milles de chemins de fer subventionnés et le total des subventions accordées à chacune des provinces. Je désirerais savoir s'il est prêt à donner ce relevé maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, j'ai fait faire le relevé et on le copie dans le moment. Je crois pouvoir le remettre à l'honorable député dans le cours de la journée.

STEAMER "EUREKA".

L'honorable M. TARTE : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je demande permission de donner une explication personnelle en rapport avec une question dont je me suis occupé lorsque j'étais ministre des Travaux publics. Quelques journaux ont fait allusion à cette question. Je veux parler de l'usage par M. Lacoste d'un des bateaux du ministère des Travaux publics nommé l'"Eureka". J'ai permis, l'année dernière, à M. Cantin de faire, après la saison de navigation, l'essai d'une invention de M. Lacoste. Lorsque j'ai quitté le ministère, l'installation de l'invention n'était pas complétée. Le bateau était encore dans le bassin de radoub. J'ai donné ma démission comme ministre des Travaux publics le 20 octobre dernier. On a fait ce printemps ou pendant les premier mois d'été un essai de l'invention. Je n'ai jamais prêté le bateau à M. Lacoste pour faire cet essai. J'ai tout simplement fait avec M. Lacoste un arrangement que M. Cantin a rempli, savoir que le ministère des Travaux publics paierait $3,000 pour l'installation de l'invention, le gouvernement se réservant le droit d'utiliser l'invention sans avoir rien à payer, si elle réussissait. L'essai qui a été fait depuis n'a pas été fait en vertu d'instructions écrites ou verbales données par moi. Je ne blâme pas le ministre des Travaux publics d'avoir fait l'essai. C'est son affaire, ce n'est pas la mienne. Je n'ai jamais prêté le bateau et je n'ai jamais fait d'arrangement avec M. Lacoste pour qu'il s'en serve ce printemps. Au contraire, mon intention était de faire faire l'essai de l'invention par les fonctionnaires du ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois n'avoir même pas lu la réponse que j'ai donnée à cette question avant de la présenter à la Chambre. Cette réponse a été préparée par les fonctionnaires du ministère qui en sont responsables. On avait préparé ce jour-là plusieurs réponses que j'ai données à la Chambre, supposant que les fonctionnaires qui les avaient préparées connaissaient les faits. Je vais m'occuper de la question.

L'honorable M. TARTE : Le renseignement est absolument inexact.

LITTERATURE ELECTORALE EN TRAINS SPECIAUX.

M. CLARKE (Toronto) : Je désire demander à l'honorable directeur général des Postes à quelle heure les trains spéciaux qui doivent transporter la littérature électorale conservatrice doivent partir et de quelle gare ? Ce sera un départ important ; nous voudrions savoir aussi combien de sacs il y aura dans chaque wagon et combien d'employés. Il y aura foule à la gare pour voir partir ces trains.

Le PREMIER MINISTRE : La question est à l'étude.

DEPENSES ENCOURUES PAR LE COMTE DE GLOUCESTER, N.-B., POUR SOINS DONNES AUX VARIOLES.

M. FOWLER : Je voudrais demander à l'honorable premier ministre si le comté de Gloucester, N.-B., n'a pas demandé au gouvernement de venir à son secours pour lui aider à payer la somme de $9,000 pour dépenses causées au comté par la variole, qui a été apportée dans le comté par quelques personnes venues de Québec ou d'une autre partie de l'ouest par le chemin de fer Intercolonial. Je voudrais savoir si le gouvernement n'a pas reçu une demande de contribution pour lui aider à payer la dépense considérable que le comté a été obligé de faire.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'en souviens pas. Cela se peut. Je prendrai des renseignements auprès du ministère de l'Intérieur et donnerai une réponse à mon honorable ami.

COMMISSION DE LA FRONTIERE DE L'ALASKA.—CORRESPONDANCE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dépose sur le bureau de la Chambre partie de la correspondance échangée entre le conseil des ministres de Son Excellence le Gouverneur général et le cabinet de Londres concernant

les préliminaires du traité renvoyant à un tribunal composé de juristes la question de la frontière de l'Alaska et la nomination des membres de ce tribunal. J'ai dit que le dossier n'était pas complet. J'espère que je serai en mesure de communiquer à la Chambre d'autres papiers ayant trait au même sujet.

M. R. L. BORDEN : Les documents déposés aujourd'hui nous feront-ils connaître si les commissaires canadiens ont publié une soi-disant protestation transmise par le télégraphe sous-marin et reproduite par les journaux canadiens ? J'ai compris que le premier ministre n'en savait rien hier, mais il est peut-être mieux renseigné aujourd'hui.

Je voudrais également savoir si le gouvernement est au courant des motifs qui ont porté lord Alverstone à céder aux Etats-Unis les îles situées à l'embouchure du canal de Portland. La prétendue protestation des commissaires canadiens dont j'ai parlé, renferme le passage suivant :

On prépara un mémoire, qui fut lu aux commissaires et qui énonçait notre opinion et établissait sans conteste que la prétention du Canada à ce sujet devait prévaloir et que la frontière devait passer au nord des quatre îles mentionnées, les mettant ainsi sous la suprématie du Canada. Malgré cela, les autres membres du tribunal ont maintenant apposé leur signature à une décision accordant aux Etats-Unis deux de ces îles, Kannaghunut et Stiklan.

Il me semble que les documents authentiques relatifs à cette partie de la sentence arbitrale devraient être déposés au plus tôt sur le bureau de la Chambre. Le gouvernement pourrait, au besoin, obtenir ces renseignements par le télégraphe afin de nous les communiquer aujourd'hui même.

Le PREMIER MINISTRE : Les seuls renseignements que nous ayons sur ce sujet sont de notoriété publique, ayant paru dans les journaux. Je ne crois pas que nous puissions obtenir des renseignements véridiques sur cet incident avant de recevoir le procès-verbal officiel des délibérations de la commission qui contiendra, j'en suis sûr, les considérants des commissaires, tant personnellement que collectivement, ainsi que les déclarations des membres dissidents du tribunal. Il est fort à souhaiter que le gouvernement publie au plus tôt—même pendant les vacances parlementaires—un Livre Bleu renfermant tout ce qui s'est passé depuis que les membres de la conférence internationale se sont séparés à Washington jusqu'au moment de la réception du dernier document ayant trait à cette question.

M. R. L. BORDEN : La correspondance déjà déposée et celle qui le sera dans le cours de la journée renferment-elles toutes les négociations et communications jusqu'à date ; ou bien y a-t-il quelques documents censés confidentiels qui ne sont pas communiqués à la Chambre parce qu'en certains quartiers on se serait opposé à leur dépôt.

Le PREMIER MINISTRE : Le cabinet de Londres ne nous permet pas de divulguer certains passages de la correspondance. Le ministère des Colonies a mis cette question à l'étude. Aussitôt après en avoir reçu l'autorisation, nous publierons cette correspondance, pendant les vacances sinon avant.

M. R. L. BORDEN : Alors nous connaîtrons tous les documents dont la publication soulevait certaines objections.

Le PREMIER MINISTRE : Absolument tout.

M. CLARKE : Sans doute, aucune objection n'a été soulevée contre la publication de la correspondance échangée entre les autorités canadiennes et le cabinet de Londres ?

Le PREMIER MINISTRE : Au contraire. Le ministère des Colonies s'oppose à la publication de la correspondance qu'il a échangée avec nous, tant des lettres ou dépêches que nous lui avons adressées que des communiqués qui nous ont été transmis d'Angleterre. Un jour tout devra être et sera divulgué.

LOI DES CHEMINS DE FER DE 1903.—CONFERENCE AVEC LE SENAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propuyé par M. R. L. Borden, propose :

Que douze délégués soient nommés pour s'entendre avec les délégués nommés par le Sénat, à l'endroit et au temps fixés pour la conférence demandée au sujet des amendements faits par le Sénat au bill (No 21) ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Que sir William Mulock et messieurs Fielding, Fitzpatrick, Haggart, Blair, Borden (Halifax), Monk, Barker, Emmerson, Clarke, Demers (Saint-Jean et Iberville), et Wade, soient nommés mandataires de cette Chambre.

PONT DE QUEBEC.—RESOLUTION.

La Chambre se forme en comité général pour délibérer une résolution à l'effet de venir en aide à la construction du pont de Québec.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Au moment de proposer que la Chambre se forme en comité général sur une résolution concernant le pont de Québec, je profite de l'occasion pour donner une courte explication. Depuis longtemps, des députés recrutés dans les deux partis politiques ont admis l'importance de construire un nouveau pont sur la Saint-Laurent dans le voisinage de la cité de Qué-

bec. Il y a plusieurs années déjà, le gouvernement du jour fut d'avis qu'il était temps d'agir et se fit autoriser à venir en aide à la compagnie qui avait entrepris de construire ce pont. Une compagnie au capital de $200,000 se forma dans la cité de Québec et obtint le privilège d'émettre des obligations comme il est d'usage de le faire pour de pareilles entreprises. La cité de Québec, la province du même nom et le Dominion tout entier reconnurent l'importance du projet. La première manifesta ce sentiment d'une manière tangible en accordant une subvention de $300,000 et le gouvernement de la province donna un octroi de $250,000.

L'honorable M. HAGGART : En pur don ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en pur don dans les deux cas, et ces sommes ont été versées. Le gouvernement fédéral résolut de venir en aide à l'entreprise et accorda une subvention d'un million de dollars. La cité de Québec et le gouvernement de la province se sont acquittés et le parlement du Canada a versé $374,353 en acompte. La compagnie dont le capital autorisé est de $200,000 a versé dans la caisse $65,585. Avec son capital, les subventions de la cité de Québec, du gouvernement provincial et des autorités fédérales et le pouvoir d'émettre des obligations, la compagnie a entrepris de construire le pont et les travaux sont fort avancés.

L'honorable M. HAGGART : Combien le gouvernement fédéral a-t-il payé jusqu'ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Trois cent soixante-quatorze mille trois cent cinquante-trois dollars.

La compagnie signa des contrats et commença l'entreprise. La fondation du pont est terminée, ainsi qu'une partie de la superstructure. Les travaux exécutés jusqu'ici représentent une dépense totale de $1,416,394. Celle-ci a été payée au moyen des capitaux privés mis dans l'entreprise, des octrois de la cité de Québec et de la province du même nom et des $374,353 de la subvention de $1,000,000 promise par le gouvernement fédéral. La compagnie a été obligée d'émettre des obligations au montant de $472,000 qui n'ont pas encore été rachetées. L'entrepreneur les accepta en paiement partiel à 60 pour 100 de leur valeur nominale ; ainsi, elles représentent une dette hypothécaire de $472,000, mais elles n'ont réellement rapporté que $283,279. Il est dû à l'entrepreneur et à d'autres créanciers $779,551 dont $472,000 d'obligations au pair.

L'honorable M. HAGGART : A qui est due la différence ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Outre les obligations échues, la compagnie doit un reliquat de compte aux entrepreneurs. Elle est aussi endettée pour des travaux de génie, mais les entrepreneurs sont ses principaux créanciers. La compagnie est incapable de continuer les travaux, bien qu'un bel avenir semble réservé à l'entreprise. Les gens d'affaires l'admettront. Pourtant, même lorsque le succès d'un projet parait assuré, il n'est pas toujours aisé de trouver les capitaux nécessaires à sa résolution. Cette entreprise est colossale. M. Collingwood Schreiber, premier ingénieur du ministère des Chemins de fer et Canaux, estime à $7,503,725 le coût total du pont proprement dit, des abords et des installations terminales dans la cité de Québec.

Or, la compagnie ne paraissant pas capable de mener l'entreprise à bonne fin, le gouvernement a cru sage de lui venir en aide d'une autre manière. Je le répète, nous avions accordé une subvention d'un million de dollars dont $374,353 seulement ont été payés. Le solde est encore dans la caisse publique. Nous nous proposons de mettre fin à notre obligation, de dire que la compagnie ne recevra plus ni subvention, ni don. En échange nous nous porterons garants pour elle, et cette garantie ne nous coûtera pas un sou en fin de compte, s'il faut en croire les renseignements que nous avons. Nous ne sommes pas sans comprendre que toutes les garanties comportent un certain risque ; pourtant, à en juger par l'opinion exprimée par des hommes de chemins de fer très habiles, il y a lieu de croire que les recettes de l'entreprise éteindront toutes les obligations et qu'en donnant cette garantie, loin de rien ajouter à nos engagements, nous nous libérons d'une dette de $600,000 et plus qu'autrement nous serions tenus de payer. Il va sans dire que cette garantie sera dans le moment d'un plus grand secours à la compagnie qui pourra de cette manière mener son entreprise à bonne fin. Notre subvention d'un million de dollars ne lui aurait pas permis de trouver les capitaux nécessaires aussi facilement qu'avec cette garantie. Par conséquent, notre intention est de garantir le remboursement d'une certaine somme représentée par des obligations portant intérêt à 3 pour 100 et remboursables dans cinquante ans. Cette somme devra être assez élevée pour permettre à la compagnie d'éteindre ses dettes présentes et de terminer le pont.

En examinant le passif de la compagnie, nous constatons, ainsi que je l'ai dit, que les obligations dues s'élèvent à $472,000, bien qu'elles ne représentent en réalité qu'une somme d'ouvrage estimée à $283,279, la différence étant la perte subie en escomptant ces obligations que les entrepreneurs n'ont voulu accepter qu'aux trois cinquièmes de leur valeur nominale. Nous avons cru que la garantie de l'Etat ne devait pas couvrir cet escompte ou cette déduction. Il arrive assez souvent peut-être qu'il faille vendre à perte les obligations pour se procurer les capitaux nécessaires à de pareilles entreprises. L'escompte, cette fois, a probablement été plus élevé que d'ordinaire. Toutefois, il est constant que $472,000 d'obliga-

tions garanties par une première hypothèque sont en souffrance, bien qu'elles ne représentent que $283,279 en argent, d'après notre estimation. Nous avons cru que la compagnie elle-même devait solder cette déduction de $188,000 que la garantie de l'Etat ne devait pas couvrir. Aussi, nous avons exigé qu'elle émît et payât $200,000 de capital nouveau qui sera presque complètement absorbé par le paiement de l'escompte sur les obligations. De cette manière, nous ne garantirons que les dettes de la compagnie pour lesquelles elle a eu une considération tandis que la différence—l'escompte sur les obligations—sera payée par les intéressés.

Actuellement, le capital libéré de la compagnie est d'environ $65,000. Elle émettra $200,000 d'actions nouvelles portant ainsi son capital émis et libéré à $265,000. Nous stipulons qu'elle ne devra pas contracter d'autres engagements, si ce n'est du consentement du gouvernement et sauf ceux qui résulteront des obligations que l'Etat garantira. De cette façon, le gouvernement, croyons-nous, sera amplement protégé.

On estime à $6,866,882, la somme nécessaire au paiement des dettes en souffrance et au parachèvement des travaux. Ceci comprendrait le remboursement des obligations au pair. Il faut donc déduire $188,721 que les intéressés auront à payer. La différence, $6,678,200, est nécessaire pour éteindre les dettes et terminer l'entreprise. Notre intention est de garantir le remboursement de cette somme au moyen d'obligations portant intérêt à 3 pour 100 et remboursables dans 50 ans. Le gouvernement fera surveiller ses intérêts en choisissant trois des membres du bureau de direction.

L'honorable M. HAGGART : Garantissez-vous le remboursement des obligations elles-mêmes ou seulement le paiement de l'intérêt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous garantissons le principal et l'intérêt.

En ce qui a trait aux recettes probables de l'entreprise, nous possédons certains renseignements dont la Chambre a pu prendre connaissance en consultant la document intitulé : " Papiers concernant le pont de Québec." Nous avons obtenu des estimations du nombre des trains qui passeront sur ce pont et des recettes diverses de la compagnie. Un bon nombre de chemins de fer prendront avantage du pont sans tarder, parce qu'ils desservent des localités situées sur les deux rives ; et les progrès rapides du commerce qu'amènera surtout la construction du nouveau transcontinental qui utilisera le pont de Québec ne nous permettent pas de douter qu'il y ait lieu de se baser sur le trafic actuel pour calculer les recettes probables, car tout prévoit qu'elles augmenteront beaucoup dans un avenir rapproché. Nous possédons des renseignements au sujet des recettes probables que la compagnie retirera de différentes sources. Feu M. Walter Shanly, ingénieur éminent, a préparé dès 1885 une estimation qui plaçait ces recettes à $250,400. En 1897, M. Walsh, agent général du transport des voyageurs du Québec Central, les portait à $259,164. En 1899, M. J. S. Scott, gérant général du chemin de fer du Lac Saint-Jean, confirmait l'estimation de $250,000 faite par M. Shanly. M. Grundy, du Québec Central, homme d'une grande réputation et qui porte un vif intérêt à cette entreprise, a fait des calculs qui concordent avec ceux de MM. Shanly et Walsh. En somme, toutes ces personnes, feu M. Shanly, M. Walsh, du Québec Central, M. Scott, du Québec et Lac Saint-Jean, et M. Gundy, estimaient, il y a quelques années que les recettes du pont s'élèveraient à $250,000.

L'honorable M. HAGGART : Et il n'était pas encore question du Transcontinental.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet ; mon honorable ami, avec l'esprit de justice qui est inné chez lui, fait observer qu'alors ces personnes ne connaissaient pas le projet du nouveau Transcontinental. Elles ne prévoyaient même pas la construction du Grand-Nord. La situation s'est donc modifiée depuis la préparation de ces estimations, mais les changements qui se sont accomplis tendent à favoriser l'entreprise, attendu que le volume des affaires augmente. Tout dernièrement, nous avons demandé aux fonctionnaires de l'Etat, aux employés de l'Intercolonial, de supporter les recettes probables de la compagnie du pont. M. Tiffin, gérant général du transport de l'Intercolonial, a présenté un rapport sur ce sujet. On en trouve un résumé dans une lettre que m'adressait, le 19 septembre, M. Schreiber, ingénieur en chef des voies ferrées de l'Etat. Voici les conclusions de M. Schreiber :

Quant au volume probable du trafic qui passera par le pont de Québec, une fois construit, au sujet duquel vous désirez obtenir des renseignements, je dois dire que le premier du courant M. Sifton, gérant du trafic de l'Intercolonial, a fourni une estimation du nombre des voitures de chemin de fer qui traverseraient quotidiennement le " pont de Québec," abstraction faite de l'augmentation du trafic à laquelle la construction du Grand-Tronc-Pacifique pourrait donner lieu. Voici quelle est cette estimation :—

	No. probable de voitures par jour.
Intercolonial..	130
Grand-Tronc..	75
Québec-Central..	71
Total..	276

Pour une année complète, ce total de 276 voitures doit être multiplié par 313 jours,ce qui donne 86,388 voitures comme produit. A $4 chacune, les recettes seraient de $345,552 par année.

Le prix de $4 par voiture est plus élevé que celui qu'on exige en quelques endroits au Canada, mais il est inférieur au taux de péage perçu sur certains grands ponts des Etats-Unis.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on fait entrer les frais d'exploitation en ligne de compte?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas rendu à ce point-là. Je m'occupe de la puissance acquisitive qui, de l'avis de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, sera probablement de $345,552 par année.

Examinons maintenant quelles seront nos obligations. L'intérêt à trois pour cent sur la somme garantie s'élèvera à $200,346. Nous stipulons de plus qu'un demi pour cent du chiffre des obligations sera mis de côté chaque année pour former un fonds d'amortissement. Cela ne suffira pas au rachat de l'emprunt à l'expiration des cinquante années. A ce taux-là, il faudra 65 ans environ pour éteindre la dette ; mais d'ordinaire, on vise moins à couvrir le plein montant qu'à former un fonds d'amortissement assez élevé qui nous facilite le paiement. Si au bout des 50 ans, la compagnie est encore propriétaire du pont, nous aurons un fonds de rachat d'environ $3,750,000 et il sera facile de trouver la différence par une nouvelle émission d'obligations. Toutefois, je ne crains pas que cette éventualité se réalise. Il est probable que longtemps avant l'échéance, le gouvernement aura pris possession du pont à titre de propriétaire. Il faudra pourvoir chaque année au paiement de $200,346, intérêt annuel et de $3,391, fonds d'amortissement, soit en tout $233,737. M. Frank Grundy, du Québec-Central, estime que les frais d'exploitation seront de $85,000. Ajoutons cette somme aux $233,737 et nous aurons un total de $318,737. A ce chiffre, nous pourrons opposer nos recettes qui s'élèveront à $345,552 d'après les estimations que j'ai rapportées et que confirme l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable M. HAGGART: Dans les frais d'exploitation comprenez-vous les réparations et la détérioration?

Le MINISTRE DES FINANCES : En vertu de la convention, les réparations et les renouvellements font partie des frais d'exploitation. J'imagine qu'ils sont compris dans les estimations que j'ai citées. Je ne suis pas certain si M. Grundy a fait entrer les frais d'exploitation en ligne de compte, mais je le suppose, car il est très entendu dans les questions de chemins de fer.

M. BELL : J'ai cru comprendre que le ministre disait que l'intérêt s'élèverait à $200,000 environ. Pourtant, 3 pour cent de $8,000,000 donnent $240,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne garantissons pas l'intérêt sur $8,000,000 mais sur $6,678,200. On estime à $7,500,000 le coût total, mais à $6,678,200 seulement la somme requise pour payer les dettes, abstraction faite de l'escompte sur les obligations, et terminer l'entreprise. Nous avons donc de la marge. De cette manière, notre concours sera plus efficace pour assurer le parachèvement du pont. D'un autre côté, notre budget ne sera pas obéré et nous n'aurons pas à payer plus de $600,000 du million de dollars de la subvention que nous avons accordée et payée en partie.

Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) me rappelle que dans cette estimation du coût des travaux, sont compris des droits de douanes s'élevant à sept ou huit cent mille dollars, qui rentreront dans la caisse publique. C'est une autre considération qu'il ne faut pas perdre de vue.

Si nous croyons à propos de laisser la compagnie terminer les travaux, nous ne sommes pas d'avis que cette entreprise doive être confiée à ses soins pour toujours. Eu égard à l'importance du pont, au nombre des compagnies de chemins de fer qui l'utiliseront, aux services qu'il est destiné à rendre à la nouvelle ligne projetée et à d'autres considérations, il est fort probable qu'à une date rapprochée, le gouvernement du Canada, quel que soit le parti au pouvoir, fera rentrer ce pont dans le domaine public. Par conséquent, nous stipulons que l'Etat pourra, après un mois d'avis, s'emparer de cette entreprise à n'importe quelle époque après son parachèvement. Dans ce cas-là, nous rembourserions la compagnie des capitaux qu'elle aurait placés dans l'entreprise, qui s'élèveront, d'après le contrat, à $265,000, ainsi que l'intérêt à 5 pour 100, déduction faite des dividendes qu'elle aurait reçus dans l'intervalle. Nous lui paierions en outre une prime de dix pour cent de la valeur au pair des actions, ce qui arrive fréquemment en pareille circonstance. En vertu de la convention, cette valeur sera de $265,000. Ainsi, les actionnaires recevront leur capital avec intérêt à 5 pour 100, déduction faite des dividendes qui leur auraient été payés et une prime de 10 pour 100.

M. MONK : Dans combien de temps le ministre croit-il que le gouvernement sera obligé de prendre l'entreprise à sa charge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne sera aucunement obligé de s'emparer de cette entreprise.

M. MONK : Mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) a déclaré qu'à n'en pas douter le gouvernement jugera à propos avant longtemps de prendre possession du pont. Le ministre a laissé entrevoir cette éventualité et je voudrais savoir si elle se réalisera dans un an ou deux ou si le gouvernement acquerra le pont en même temps qu'il construira le Grand Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sera une question à débattre. La compagnie a trois ans pour terminer les travaux ; une fois qu'ils seront parachevés, nous pourrons prendre possession du pont, après un mois d'avis. Après 1906, que le pont soit terminé ou non, nous pourrons en prendre possession. Quoi qu'il arrive, dès que le pont sera construit ou

que l'année 1906 sera expirée, l'Etat sera libre de devenir propriétaire de l'entreprise et, je le répète, je suis porté à croire que le gouvernement qui sera au pouvoir jugera avantageux pour le pays de prendre cette décision. Toutefois, il n'y sera pas tenu ; seulement, nous avons cru sage de nous réserver le droit d'acquérir ce pont, en aucun temps après son parachèvement ou après l'expiration de l'année 1906.

M. CLANCY : La convention fixe-t-elle l'époque à laquelle ce pont devra être terminé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il devra l'être le premier décembre 1906. De plus, ainsi que le ministre de la Justice me le fait observer, le gouvernement pourra également s'emparer de l'entreprise, si pendant la construction il n'est pas satisfait de la marche des travaux.

Le gouvernement de Québec a versé une contribution de $250,000 ; la cité de Québec a donné $300,000 et le parlement fédéral, $374,000. Tant que la compagnie sera propriétaire du pont, nous considèrerons que ces sommes sont de purs dons ; mais si l'Etat prend possession du pont, il devra rendre compte au gouvernement provincial et à la cité de Québec des capitaux qu'ils auront placés dans cette entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que nous croyons qu'en faisant entrer le pont dans le domaine public, à titre d'entreprise nationale, nous devrons tenir compte à la province et à la cité de Québec de leurs subventions, mais seulement dans la mesure des profits que l'entreprise rapportera. En vertu de l'arrangement intervenu entre la compagnie et l'Etat, celui-ci aura le droit de prendre possession du pont et son titre sera inattaquable. Nous ne reconnaissons au gouvernement provincial ni à la cité de Québec aucun droit à la propriété du pont, mais nous tenons compte de leurs subventions respectives de $250,000 et de $300,000 que nous mettons sur le même pied que nos $374,000. Si le pont rapporte plus qu'il ne faudra pour couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt de la dette hypothécaire, en un mot s'il y a des bénéfices, ils seront répartis équitablement entre les trois parties intéressées ; néanmoins, le gouvernement de la province et la cité de Québec ne recevront pas plus de 3 pour 100 sur les sommes qu'ils auront versées. Si le pont ne rapporte rien de plus que les frais d'exploitation et l'intérêt sur les obligations hypothécaires, ni la cité ni la province ne recevront un sou.

L'honorable M. HAGGART : L'avez-vous stipulé en toutes lettres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, par l'article 21 du contrat. Si l'entreprise donne des bénéfices, nous paierons à la province de Québec et à la cité du même nom 3 pour 100 sur leurs subventions respectives. En l'absence de tout profit, ni la cité ni la province ne toucheront un seul sou. Elles n'auront aucun titre, si ce n'est au paiement aléatoire de l'intérêt sur le montant de leur contribution, et nous pourrons en tout temps les désintéresser en les remboursant.

L'honorable M. HAGGART : Le pont est-il hypothéqué en leur faveur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nullement.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi en créez-vous une ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'en créerons pas tant que la compagnie sera propriétaire du pont. Les subventions seront censées être de purs dons ; mais, si nous dépossédons la compagnie, si nous nous emparons du pont et que nous réalisions des bénéfices, il nous semble qu'il nous faudra rendre compte à la cité et à la province de Québec de leur part contributoire ou leur remettre leurs subventions.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que dans le partage des bénéfices, on tiendra compte des $374,000 seulement versés par le gouvernement fédéral ou de la somme entière qu'il aura avancée pour acquérir le pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des $374,000 seulement ; si nous nous emparons du pont, il faudra nous charger de payer l'intérêt sur les obligations. Ce paiement devra être fait avant tout autre, à l'exception des frais d'exploitation.

M. PRINGLE : Puisque le gouvernement a l'intention de prendre possession de ce pont, ne vaudrait-il pas mieux garantir les $472,000 d'obligations au lieu d'autoriser cette émission de $200,000 d'actions nouvelles qu'il devra racheter à prime ? Ne serait-il pas préférable de garantir immédiatement le remboursement de ces $472,000 et d'en finir une fois pour toutes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; car nous obligeons la compagnie à payer elle-même $188,000 de ses propres deniers. En vertu de la convention, elle ne peut pas émettre de nouvelles actions. La prime à payer sera d'un dixième du capital de $265,000, soit $26,500. Elle ne saurait être plus élevée, et la somme est modique.

L'honorable M. HAGGART : Croyez-vous pouvoir obliger les actionnaires à payer ces $200,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils devront payer jusqu'au dernier sou ces $200,000 avant d'obtenir la garantie de l'Etat en faveur de leur entreprise.

M. MONK : C'est un excellent placement ; ils recevront 5 pour 100 d'intérêt et 10 pour 100 de prime.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le placement est bon, mais ils auront peut-être à attendre cinquante ans avant de jouir de ces avantages.

M. MONK : Cela est fort douteux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je déclare franchement qu'à mon avis le gouvernement s'emparera un jour de ce pont. A vrai dire, nous ne pouvons pas affirmer qu'il y aura à perpétuité à la tête des affaires un aussi bon gouvernement que celui du jour.

M. KAULBACH : Le gouvernement ne ferait-il pas mieux de prendre possession du pont à titre de propriétaire et de terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette recommandation a du bon. Néanmoins, après mûre réflexion, nous avons décidé de laisser la compagnie terminer les travaux.

M. PRINGLE : Le ministre croit-il que le contrat offre assez de garanties que l'argent sera sagement employé, c'est-à-dire qu'il ne servira qu'à la construction du pont? A-t-on pris des mesures de précaution suffisantes relativement à l'emploi du produit de la vente de ces obligations?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous le croyons. Les paiements ne pourront être faits que sur la recommandation de l'ingénieur du gouvernement.

A une heure, la séance du comité est suspendue.

Le comité reprend le cours de ses délibérations à trois heures.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il est bien regrettable à mon avis qu'une question de cette importance soit soumise à la Chambre le dernier jour de la session. Cela veut dire qu'on nous demande d'étudier un projet aussi vaste qu'intéressant lorsque nous ne sommes pas libres de consacrer à ce travail tout le temps qu'il faudrait y apporter. Je ne saurais comprendre la nécessité de tant de précipitation. L'état du pont de Québec, l'aide dont cette entreprise a besoin étaient connus avant la réunion des Chambres le 12 mars dernier. Ces questions furent longuement débattues au cours de la session de l'Assemblée législative de Québec ; elles firent le sujet d'une enquête minutieuse et donnèrent naissance à un débat prolongé, au cours duquel, le ministre de la Justice le sait, le premier ministre de Québec, le président de la compagnie, déclara qu'il demanderait au gouvernement fédéral de lui venir en aide. On lui demanda s'il entendait s'adresser à la cité de Québec et il répondit qu'il ne chercherait du secours ni auprès de la cité de Québec ni auprès de la législature provinciale. Si je dois en croire mes informations, il répondit affirmativement à ceux qui voulaient savoir s'il s'adresserait à Ottawa avant la réunion des Chambres. Dans ces circonstances, mon honorable ami le ministre de la Justice, n'est-il pas injuste envers la Chambre en lui soumettant un projet aussi compliqué à la dernière heure, j'oserais dire à la dernière minute de la session ?

Je dis ceci parce que j'ai toujours été en faveur de ce projet ; et le parti conservateur, comme le savent les membres de cette Chambre, s'était engagé, avant 1896, à aider à la construction du pont de Québec. Des circonstances, que je connais peu, ont empêché le parti alors au pouvoir de donner effet à ses promesses. Mais le projet était approuvé, la nécessité de cette entreprise était reconnue, et ce n'était plus qu'une question de savoir quel serait le meilleur moyen d'aider à sa réalisation. Il n'existe donc pas de divergence d'opinions quant au principe, c'est du moins ce que j'ai toujours pensé ; la seule divergence d'opinions est quant au meilleur moyen de l'appliquer.

Maintenant, ce que je soumets à la Chambre, en deux mots, c'est que mon honorable ami, par l'arrangement qu'il a présenté aujourd'hui à la considération du parlement, confie la dépense d'une somme de plus de $6,500,000 à une compagnie qui n'a mis dans cette entreprise, autant que nous pouvons savoir, qu'une somme de $50,000 ; une compagnie dont les intérêts sont concentrés dans les mains d'un bien petit nombre d'hommes, et c'est eux que l'on charge de la dépense d'une somme de près de $7,000,000, sans qu'ils aient à en rendre compte à cette Chambre. Selon la déclaration de mon honorable ami, que nous devons sans doute tenir pour bien fondée, on s'attend qu'avant longtemps, si le chemin de fer transcontinental est construit, nous reprendrons cet ouvrage, qui deviendra la propriété du gouvernement. Lorsque j'ai demandé à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux provisoirement en charge quand il espérait que ces travaux seraient finis, il a répondu qu'il serait donné trois ans pour achever le pont. Dans l'attente où nous sommes que le gouvernement va mettre à exécution le plus tôt possible son projet de chemin de fer transcontinental, nous allons être appelés, par suite de la politique générale qui se rattache à ce chemin, à prendre possession de cet ouvrage à l'expiration de ces trois années, peut-être avant ; dans tous les cas, peu de temps après. Voici donc que nous confions la construction de ce pont, dont nous entendons faire notre bien propre, et la dépense d'une somme de plus de $6,500,000 à des personnes qui ne sont pas responsables au gouvernement. Je dis que nous n'avons aucun contrôle sur la dépense de cet argent, aucune surveillance ; que les intérêts de la ville de Québec et de ses alentours, la construction de ce pont et de ses approches de manière à satisfaire aux besoins du public à cet endroit, sont confiées à un petit nombre de personnes dont on a fait choix pour

former cette compagnie, et qui n'auront aucun compte à rendre.

L'article 14 est celui qui donne pouvoir au gouvernement de nommer trois directeurs. Mais ces directeurs ne sont pas tenus de faire rapport au gouvernement ; ils ne sont qu'une minorité dans le bureau ; et conséquemment cette compagnie qui, à l'heure actuelle, a un capital payé d'environ $50,000 —on dit $65,000—cette compagnie aura tout cet argent à dépenser et la conduite des travaux. Dans ces circonstances, la politique du gouvernement étant de voir à la construction de ce pont, son utilité, autant que je peux comprendre, ne soulevant aucune discussion, il me semble qu'il eût été bien plus convenable que le gouvernement se fût chargé lui-même de la construction de ce pont. Mon honorable ami peut dire qu'il ne fait que garantir ces obligations. Mais cette déclaration du ministre ne doit pas faire oublier qu'il a aussi déclaré que nous aurons à reprendre ce pont, qu'il constitue un anneau indispensable au chemin de fer transcontinental. En effet, il ne saurait y avoir de doute dans l'esprit d'aucun membre de cette Chambre que nous aurons finalement à prendre possession de ce pont et à en faire la propriété du gouvernement fédéral. Dans ces circonstances, avons-nous bien raison de confier la dépense de cet argent et la conduite de cette entreprise, y compris les approches du pont à Québec d'un côté et à Lévis de l'autre, à une compagnie dont les intérêts sont concentrés dans les mains d'un aussi petit nombre de personnes, quand il paraît évident que la direction de cette importante entreprise et le progrès des travaux doivent être constamment sous les yeux du gouvernement ou même du parlement.

Maintenant, M. l'Orateur, je découvre que cette compagnie n'a pas donné de preuves concluantes de son aptitude à mener à bien une entreprise de cette importance. Qu'on me permette ici d'attirer l'attention sur une motion très importante que le député de Dorchester a présentée devant la législature de Québec et dans laquelle l'histoire des opérations de cette compagnie est rapportée tout au long. Les faits qui se rattachent aux actes de cette compagnie sont énumérés dans cette motion, que je ne lirai pas à la Chambre, mais dont je signalerai quelques points, qui, s'ils sont exacts, feraient voir que ce plan a été préparé bien à la hâte, au dernier moment de la session, et que, si la proposition que j'ai mise devant vous est juste, il serait du devoir du gouvernement d'exécuter ces importants travaux, plutôt que de les confier à cette compagnie.

Je crois qu'au moins il devrait y avoir dans cette mesure quelque disposition qui nous permettrait de savoir, de temps en temps et d'une façon régulière exactement quel emploi on fait de cet argent, et comment les travaux s'exécutent. Qu'il me soit permis d'attirer votre attention sur un état estimatif de ce que ce pont allait coûter, préparé pour le gouvernement de Québec, qui en avait alors le contrôle. Cette estimation a été préparée par ordre du ministre des Travaux publics de la province de Québec, feu M. Duffy, et a été remise au gouvernement le 6 août 1902.

L'état estimatif préparé par un ingénieur très soigneux porte à $819,450 le coût de la substructure de ce pont, et l'état estimatif de M. Vallée, l'ingénieur du gouvernement, préparé avec un égal soin, porte à $2,800,000 le coût de la superstructure. La province de Québec a souscrit pour cette entreprise pour $250,000, payables par termes. Cette somme devait être remise aux constructeurs à mesure que l'ouvrage avancerait, à raison de 20 pour 100 de la valeur des travaux faits tant à la substructure qu'à la superstructure, mais jamais plus de $30,000 en une année. La somme accordée par la ville de Québec était payable et a été payée tout de suite. Bien que, jusqu'ici, la substructure seule soit terminée, la province a déjà payé, si je ne me trompe, $90,000 ; et M. Parent, premier ministre, maire de Québec et en même temps président de la compagnie du pont, a, en sa qualité de président de la compagnie, et en dépit des conditions de la souscription de la province, engagé le crédit de cette dernière dans un prêt fait par la banque de Montréal de $160,000. Ainsi, bien que le pont ne soit pas assez avancé pour autoriser le paiement intégral de la subvention de la province, la somme entière, par l'acte même de la compagnie, se trouve engagée vis-à-vis celle-ci, et lui a déjà pour ainsi dire été payée.

M. CLANCY : Est-ce que cela s'ajoute au montant de la subvention déjà payé ?

M. MONK : Oui, c'est à part les $90,000 déjà payés. L'entrepreneur est obligé, par le contrat qu'il a fait avec la compagnie, de payer la construction du pont et de pourvoir à toutes dépenses imprévues avec la subvention du gouvernement fédéral, celle de la ville de Québec et aussi celle du gouvernement provincial ; de sorte qu'en réalité, c'est lui qui, jusqu'ici, a fait tous les déboursés requis pour les travaux. La substructure est terminée. Le coût de cette substructure, estimé à $819,000 par un bon ingénieur, s'élève à $1,217,359.38, d'après un document produit devant l'Assemblée législative de Québec et portant le n° 37 des papiers de la dernière session, indiquant que cette somme est due à l'entrepreneur pour ce qui est déjà fait. Nous avons, d'un côté, l'estimation de M. Vallée, ingénieur capable qui porte à un peu plus de $800,000 la valeur des travaux à faire, et, d'un autre côté, un compte des travaux exécutés jusqu'ici s'élevant à plus de $1,200,000. Cette réclamation de l'entrepreneur a été approuvée par la compagnie. Voilà ce que nous savons. La compagnie a aussi approuvé un compte de $199,000 dû à l'entrepreneur pour les premiers travaux de superstructure. Ces deux sommes réunies forment un total de

$1,416,394 dépensé par l'entrepreneur et maintenant dû par la compagnie. Voilà quel est le montant actuellement dû, bien qu'il n'y ait encore, autant que je peux savoir, aucun ouvrage de superstructure, et que les ouvrages de substructure aient été évalués à $819,000. Il a été tenté un effort à la législature de Québec pour obtenir un peu de lumière sur cette dépense extraordinaire ; une motion y a été faite dont l'objet était de faire mettre devant la législature le détail de toutes ces réclamations, et notamment de ce que l'entrepreneur, responsable même des dépenses éventuelles, avait payé, en raison de la construction du pont, au bureau d'avocats dont M. Parent, le premier ministre, fait partie à Québec. La législature a rejeté cette motion, sous le prétexte qu'on ne pouvait trouver dans le département des Travaux publics aucun renseignement sur ce point important ; l'objet de la motion, présentée le 11 mars dernier, était de découvrir comment il se pouvait que l'on eût déjà dépensé au delà de $1,400,000 dans une entreprise à peine assez avancée pour justifier une dépense d'un million : presque $500,000 de plus que l'évaluation.

Je mentionne la chose pour donner à la Chambre une idée de la manière dont les travaux ont été conduits. On a donc jusqu'à présent dépensé $1,217,000 pour la substructure, qui suivant l'estimation de l'ingénieur, aurait dû coûter $819,000, et $199,035 pour la superstructure ; en tout, $1,416,394, dont partie a été payée en faisant escompter à la banque de Montréal la souscription de la province de Québec, dont 20 pour cent devait être payé à mesure que les travaux avanceraient, mais sans dépasser $30,000 par année.

Il a été émis des obligations de la compagnie au montant de $533,594, je crois, en paiement de partie de ce compte des travaux de construction. Ce demi-million d'obligations n'a payé que $213,258 de réclamations se rattachant à la construction du pont. Il doit sûrement y avoir eu profit pour quelqu'un sur ces obligations. Il y avait à payer une somme de $213,258 ou à peu près, et il y avait aussi la somme de $188,721, produit de l'escompte à la banque de Montréal. Dans tous les cas, les obligations ayant été livrées à raison de 60 pour cent de leur valeur nominale, elles devront donner un profit à quelqu'un. Actuellement, la ville de Québec a payé $300,000 ; la province, $250,000, et le gouvernement fédéral, $374,533, à compte sur le million voté pour cette entreprise : ce qui fait un total de $924,533 payé à compte sur les subventions.

Lorsque M. Vallée, l'ingénieur du gouvernement provincial, fut chargé par l'honorable M. Duffy, trésorier de la province, d'établir avec soin la valeur de ces travaux, il fit rapport que la substructure coûterait $819,000 et la superstructure $2,800,000. L'estimation que nous avons maintenant devant nous, préparée en septembre dernier par M. Schreiber, porte à $4,767,500 la valeur des mêmes travaux, ou $1,148,050 de plus que M. Vallée n'avait dit qu'ils coûteraient. Nous n'avons, quant aux approches, aucun renseignement précis, à part ce que l'on trouve dans l'état estimatif de M. Schreiber ; et cet état est bien peu satisfaisant, car nous ne savons pas sur quoi il se base. Pour les approches du côté sud, l'estimation est de $21,000, pour terrain et indemnité ; et $459,800, pour construction de la double voie et d'une cour (à Lévis probablement). Pour les approches du côté nord, l'estimation pour le terrain et l'indemnité est beaucoup plus élevée ; elle est de $414,000. Nous n'avons aucun renseignement quant à ce sur quoi cette estimation est basée, sur ses détails ou sur l'exactitude des calculs. L'estimation des doubles voies et des voies de garage est de $533,060. L'état estimatif de M. Schreiber, remis le 17 septembre, porte à $6,725,360 la somme totale nécessaire pour terminer complètement l'entreprise. Les obligations qui seront émises par la compagnie, et du produit desquelles elle aura l'entier contrôle, s'élèvent à $6,678,500. Le coût des travaux, comme je l'ai dit, est estimé à $6,725,360. Je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux ou au ministre de la Justice si on a l'intention de rembourser la ville et la province de Québec avec le produit de ces obligations. Jusqu'ici, il a été donné sur les subventions une somme de $900,000, qui est entrée dans la construction du pont.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami oublie les droits.

M. MONK : C'est à dessein que je n'en parle pas : les rails d'acier peuvent se fabriquer au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas des rails, mais de la superstructure du pont, à laquelle on travaille en ce moment aux Etats-Unis.

M. MONK : Même avec cela, je ne crois pas que le chiffre réponde au montant payé par le gouvernement fédéral, par le gouvernement provincial et par la ville de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement.

M. MONK : Je puis dire que, jusqu'à présent, les travaux n'ont pas été conduits de manière à nous faire penser que le gouvernement n'eût pas fait mieux. Les documents soumis à la Chambre font voir que les intérêts de cette compagnie sont entièrement dans les mains de quatre ou cinq individus. Ce qu'ils ont dépensé jusqu'ici va leur être remborsé en valeurs acquittées. Appelés à verser une autre somme de $200,000, ils le feront avec la certitude que le gouvernement va reprendre le pont ; et qu'il leur sera donné 5 pour cent sur ce qu'ils auront versé, plus 10 pour cent de prime, quand le gouvernement prendra l'entreprise à sa charge. Dans ces circonstances, et bien que ce soit un excellent projet, je suis d'avis que la population du Canada, inté-

ressée à cet ouvrage, depuis qu'il est devenu une entreprise nationale, et aussi la population des lieux circonvoisins, auraient de bien meilleures garanties si le gouvernement pouvait lui-même directement surveiller l'emploi de ces six millions et demi de dollars. Puisque l'on va nommer une commission, expressément chargée de faire construire le chemin de fer transcontinental, dont ce pont doit faire partie, mon opinion est que les intérêts de tout le monde seraient beaucoup mieux sauvegardés si les travaux étaient confiés à cette commission.

Je crois que la population du voisinage de Québec préfèrerait que le gouvernement eût le contrôle de la dépense, par l'entremise de cette commission composée d'hommes d'expérience, qui auraient ainsi une parfaite connaissance de l'emploi de chaque denier de ce montant. En raison des allégués de cette motion que l'on a présentée à la législature de Québec et de ce que révèlent les documents qui nous ont été soumis ici, on ne peut mettre en doute que l'on économiserait beaucoup d'argent, si les travaux étaient confiés à la commission ou se faisaient sous la surveillance directe du gouvernement. Nous nous assurerions ainsi le contrôle de cet ouvrage, qui doit finalement tomber parmi les biens de la Couronne, et qui fait partie d'un chemin de fer dont le parlement a autorisé la construction. Si l'on a jugé nécessaire ou utile de confier la construction de ce chemin de fer à un corps indépendant, ou quasi indépendant, à une commission composée d'hommes entendus, pourquoi faire une exception pour le pont de Québec ? Pourquoi ne pas confier la dépense de cette forte somme de $6,500,000, que nous aurons à payer tôt ou tard—le ministre des Finances en a fait l'aveu, et il n'existe aucun doute à ce sujet dans l'esprit de personne—à cette même commission, avec pouvoir d'user des fonds votés par ce parlement de manière à empêcher qu'une compagnie ou un individu ne trouve une occasion de retirer quelque avantage illégitime de l'exécution de cette entreprise, et à procurer au public le plus de profit possible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Il est vraiment fort agréable d'entendre mon honorable ami admettre l'absolue nécessité de cette entreprise. A vrai dire, il serait impossible que quiconque connaît tant soit peu la ville de Québec et ses particularités locales doutât, je ne dis pas de l'opportunité, mais de l'impérieuse nécessité de cet ouvrage. Ça été depuis vingt-cinq ans le rêve de tout Québecquois de voir la réalisation de cette œuvre. Il y a, du côté sud du fleuve, trois chemins de fer importants : l'Intercolonial, le Québec-Central et le Grand-Tronc, dont aucun n'a de communication avec Québec ; et un demi-million d'habitants n'y ont d'autre accès que par le bateau traversier, dont le tarif de fret est de deux cents par 100 livres en été, et quatre cents en hiver ; ces pris sont une gêne qui interdit en quelque sorte l'accès de la ville. C'est une satisfaction pour moi de voir que la critique de mon honorable ami ne s'adresse pas au projet même, mais à la manière de venir en aide à la compagnie. Ce qu'il blâme surtout, c'est la composition de cette compagnie. Mon honorable ami se trompe grandement s'il pense que ces hommes sont capables de détourner à leur profit une partie quelconque de l'argent qu'ils reçoivent ou de se prêter à un usage de ces fonds qui ne soit absolument nécessaire à la réussite de l'entreprise. Il me suffira de mentionner les noms de ces messieurs : par exemple, M. Châteauvert, M. Lemoine, M. Audet, M. Garneau, M. Breaky, M. Bosswell, M. Laliberté, M. Rioux et M. Price. Ce sont les noms des citoyens les plus éminents de la ville de Québec ; et quand mon honorable ami saura que ce sont là les directeurs de la compagnie, ceux qui en sont les maîtres absolus, il comprendra qu'il est impossible que rien de ce qu'il prévoit puisse se produire. Mon honorable ami apprendra aussi avec plaisir que de nouveaux capitaux vont être mis dans l'entreprise. Je suis sûr qu'il sera content d'apprendre que je suis autorisé à dire que de ces nouvelles actions de $200,000, M. John Sharples, de Québec, prend $50,000 ; la Compagnie Allan, ——— ; M. Hearn et autres, $25,000 ; le Grand Tronc, $25,000, et le Québec-Central, $25,000.

M. MONK : Si mon honorable ami veut bien me permettre, je ne vois pas grand héroïsme là-dedans. Si j'avais de l'argent à placer à 5 pour 100, avec 10 pour cent de prime, je n'aurais pas d'hésitation à le mettre dans cette compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'étais à faire observer qu'avec de tels hommes à la tête de l'entreprise, il est absolument impossible que des éventualités comme en prévoit mon honorable ami puissent se produire. Les observations de mon honorable ami donneraient à penser qu'il ne faut pas se fier aux directeurs. Quel avantage ont-ils à retirer de l'entreprise ? ils y mettent leur argent ; et quelle est la position qui leur est faite par le contrat ? Pas un pouce d'ouvrage ne peut être exécuté sans que le gouvernement y donne son approbation. Les plans et devis doivent tous être soumis au gouvernement.

M. MONK : Il est vrai que, comme pour tout ouvrage de cette nature, les plans devront être approuvés par le gouvernement ; mais ce sont eux qui font les marchés, et ils ont tout pouvoir quant à la localisation et à l'exécution de l'ouvrage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami veuille bien lire la dernière partie du paragraphe 6 du contrat, et il verra que le produit des obligations reste en la possession du gouvernement, que l'argent est payé sur estimation des travaux, que l'ingénieur du gouvernement doit certifier les comptes, à mesure que l'ouvrage progresse. Quel contrôle plus absolu le

gouvernement pourrait-il avoir ? Si mon honorable ami veut lire le contrat, il y trouvera que c'est ici un ouvrage du gouvernement, exécuté par l'entremise de ces hommes dont je viens de donner les noms. Rien ne peut se faire qu'avec l'approbation du gouvernement ; il ne peut être rien perçu, rien demandé que du consentement de l'administration. Quel contrôle plus direct peut-il y avoir ?

L'honorable M. HAGGART : L'entreprise pour l'achèvement du pont et de ses approches est-elle déjà donnée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, depuis des années ; et si mon honorable ami veut jeter les yeux sur le contrat, il verra qu'une disposition détermine le prix du fer à l'époque où il en faudra—disposition très importante, puisque nous évitons par là d'être soumis aux fluctuations du marché, et que cela nous permet de traiter avec la compagnie dans des conditions très avantageuses. Les contrats relatifs tant à la superstructure qu'aux approches du pont ont été soumis à l'ingénieur du gouvernement.

M. FOWLER : L'a-t-on fait avant qu'ils ne fussent signés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, avant qu'ils ne fussent signés.

M. PRINGLE : Est-ce la "Phœnix Bridge Co." qui a l'entreprise de la superstructure ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. MONK : Combien lui donne-t-on pour cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour la partie qui est en acier, $3,380,300 ; pour le bois, $156,500, et pour la voie sur le pont, $4,800.

M. MONK : Est-ce la même compagnie qui exécute tous ces ouvrages ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il n'y a qu'un contrat.

M. GOURLEY : Quelle est la longueur du pont ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne peux pas dire quelle est la longueur du pont. Je sais que l'arche du milieu aura 1,800 pieds, ou environ ; près de 200 pieds de plus que la plus grande arche du monde, celle du pont de la Forth, en Ecosse.

M. GOURLEY : Quelle est à peu près sa longueur en milles ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il doit y avoir un mille d'une culée à l'autre. La partie du pont la plus dispendieuse sera nécessairement l'arche du milieu.

M. PRINGLE : L'honorable ministre sait-il si, à cause de la difficulté d'arriver à un fond propice, la substructure n'a pas coûté plus qu'on ne l'avait estimée. Je me suis laissé dire que l'entrepreneur avait dû creuser beaucoup plus avant qu'il n'avait d'abord pensé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous donnons là le coût de la superstructure au point où elle en est ; mais je dois dire que l'estimation faite par l'ingénieur du gouvernement provincial ne s'accorde pas avec celle de notre ingénieur. En descendant la pile du côté de Lévis, on s'est aperçu que le fond n'était en quelque sorte qu du sable, et a fallu creuser de 15 à 18 pieds plus profondément qu'on n'avait d'abord calculé : il en est résulté une dépense d'au delà de $300,000 de plus. L'estimation que nous présentons n'est pas une estimation approximative, comme l'est celle de travaux à exécuter. Ces chiffres sont basés sur ce qui est actuellement fait et approuvé par l'ingénieur du gouvernement fédéral. En raison de la subvention accordée par le gouvernement fédéral, nous avons tenu, avant de rien payer, à ce que l'estimation des travaux exécutés de mois en mois fût approuvée par notre ingénieur ; de sorte que les chiffres que nous donnons ici ne sont pas ceux de l'état estimatif préparé par M. Vallée, qui peut bien être ou ne pas être un homme capable, et qui peut bien avoir ou ne pas avoir vu des ouvrages de cette importance. Cette estimation, je le dépète, est celle de travaux effectivement exécutés.

Mon honorable ami a parlé du coût des approches ; il dit que nous n'avons pas de détails suffisants. C'est une chose bien facile que d'estimer la valeur de ces approches. La première question à considérer est celle de l'indemnité pour le terrain ; et quiconque connaît les alentours de Québec peut facilement dire ce qu'il faudra probablement dépenser à cette fin. Du côté nord du fleuve, le terrain nécessaire aux approches n'excédera pas six milles d'étendue, et il est très facile d'estimer ce que six milles de terrain vont probablement coûter. Ensuite vient le coût de la construction, c'est-à-dire les travaux de remblai, la montée et le fer. Tout cela est très simple. Une telle estimation peut se faire sans beaucoup de peine. Au reste, nous avons celle qui a été faite par M. Schrieber, l'ingénieur du gouvernement, à l'expérience de qui nous pouvons nous en rapporter en tout sécurité.

M. MONK : Quelle est, du côté de Québec, la disposition des approches?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De ce côté, l'approche part de la culée du nord, longe le fleuve dans la direction de la ville et vient aboutir à ce que l'on appelle le marché Champlain. A ce dernier endroit, les chemins de fer du Grand-Nord, du Pacifique Canadien et du Lac Saint-Jean devront se lier au terminus projeté.

L'honorable M. HAGGART : Cela se trouve-t-il près du bassin que le gouvernement a fait construire?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A un quart de mille environ. L'endroit dont je parle est immédiatement au-dessous de la terrace Dufferin.

M. GOURLEY : Est-ce que la voie ferrée va suivre le fleuve de près?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; et la conséquence sera que vous aurez non seulement un pont à Québec, mais de quoi créer le meilleur port qu'il y ait au monde. La voie pourra desservir une étendue de six milles de quais ; et nous aurons, à bien peu de frais, une profondeur d'eau de 42 pieds d'un bout à l'autre. Au lieu de n'avoir, comme aujourd'hui, que le bassin de la Princesse-Louise, où l'on ne trouve que deux quais pour sept vaisseaux d'un tirant d'eau de 30 pieds, nous disposerons de toute cette étendue de rivage que la voie couvrira. Nous faisons mieux que de construire un pont destiné à mettre en communication la rive nord avec la rive sud, nous allons pourvoir en même temps à l'agrandissement du port ; car, à moins d'un mille du pont, la voie vient toucher le fleuve et s'avance le long des quais vers Québec. Il y aura une levée à construire, qui rendra de grands services aux navires océaniques. Nous aurons alors le port le plus commode et le plus complet.

M. MONK : Comment se propose-t-on de parer à la différence de niveau entre la culée du pont, du côté nord, et le marché Champlain?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Conformément au profil qui a été dressé du terrain, la voie partira du niveau supérieur, au Cap Rouge, longera la falaise et descendra jusqu'au niveau inférieur, à la pointe à Pizeau, immédiatement au-dessous de l'église de Sillery. Vous atteignez là la niveau le plus bas ; et depuis la pointe à Pizeau jusque dans la ville, le chemin fait 3 milles et demi sur un terrain absolument uni.

M. GOURLEY : J'avais idée que les fortifications descendaient à pic jusqu'à l'eau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les propriétés du gouvernement, oui ; mais non pas les remparts. Les remparts naturels descendent ainsi à pic. La citadelle a sa base dans le fleuve ; mais au pied du rocher sur lequel elle s'élève, il y a une étroite pièce de terre où la Compagnie Allan a son quai.

M. GOURLEY : Combien large?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Environ 100 pieds ; et ensuite c'est l'eau.

M. GOURLEY : Assez pour un port, et y faire les affaires?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Il n'y a pas une maison en cet endroit. Mon honorable ami se rappelle que c'est là qu'a eu lieu l'éboulement il y a quelques années. On n'y a pas vu de maison depuis.

M. GOURLEY : C'est ce qui m'avait fait penser qu'il n'y a pas là de place pour des quais.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il y a place pour des quais. C'est là que la maison Allan amenait ses vaisseaux pour décharger et prendre des passagers. Il y a de 25 à 30 pieds d'eau à cet endroit, et de 40 à 50 pieds hors du quai.

M. HENDERSON : La voie suivra-t-elle cette étroite bande de terre?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, on se propose de descendre par là jusqu'au terminus, à un quart de mille plus bas. Mon honorable ami a parlé de la contribution de la ville de Québec et de celle de la province, et a demandé ce que nous allions faire à cet égard. Au début de l'entreprise, la ville de Québec a voté $300,000 ; et la législature provinciale, comprenant l'importance de cet ouvrage pour la province, a voté $250,000. A propos de ces $250,000, mon honorable ami a parlé de quelque chose qui serait survenu à la législature locale, et a dit que je connaissais bien ce qui en était. A vrai dire, je connais fort peu ce qui se passe là-bas. Nous avons assez de quoi nous occuper ici, sans donner notre attention à ce qui se fait dans la législature de Québec. Mais je sais quelque chose de cette affaire. Ces $200,000 ont été votés pour aider à la construction du pont, et devaient être payés à raison de $30,000 par année. Si cependant l'ouvrage était terminé avant que la somme entière ne fût payée à ce taux, elle devenait toute immédiatement payable. Les travaux avançant promptement, l'argent fut très vite gagné. En moins de deux ans, la substructure était achevée.

Il est admis et reconnu—je le dis en présence de l'ingénieur en chef qui m'entend—qu'il n'y a pas sur tout le continent d'ouvrage plus parfait que cette substructure. Les travaux étaient donc terminés en moins de deux ans ; la contribution provinciale de $250,000 était gagnée, mais ne pouvait pas encore être exigée ; car, aux termes du contrat, la province aussi bien que la ville de Québec n'étaient tenues de payer qu'au prorata de chaque estimation des travaux à mesure qu'ils progressaient. La subvention fut très rapidement gagnée, mais on ne pouvait pas y toucher, la loi ne permettant de donner que $30,000 par année. Pour faire face à ses obligations et payer l'entrepreneur, la compagnie dut s'adresser à la banque de Montréal, qui lui avança l'argent, et prit comme garantie collatérale la subvention de la province. La province s'était engagée à payer $30,000 par année, et, au lieu de payer l'entrepreneur, elle rembourse la banque des avances que cette dernière a faites à la compagnie. Quant à la ville, je puis dire qu'elle a grand intérêt à la construction du pont, et que le montant de sa contribution est un don spontané fait aux actionnaires. J'ai ici la résolution du conseil de ville de Québec, où il est dit que ces $300,000 sont donnés pour

aider à l'entreprise. La ville ne compte pas que cet argent lui sera retourné. La contribution de la province est absolument une subvention, comme celle d'un million qu'a votée le gouvernement fédéral et sur laquelle il a déjà donné $374,000. Voilà donc trois administrations : celle du Canada, celle de la province de Québec et celle de la ville de Québec, qui ont compris l'importance de cet ouvrage tant au point de vue municipal qu'au point de vue plus général de la province et du pays et ont chacune contribué à son exécution. Une question se présente ici, celle de la prise de possession de ces travaux par le gouvernement fédéral. Il se peut que l'une des parties qui ont contribué à la construction de l'ouvrage s'en mette en possession un jour ou l'autre. Si donc la chose se produit et que le pays soit appelé à rembourser à la compagnie ce qu'elle aura payé en vertu du contrat fait entre elle et le gouvernement, il arrivera ceci : une fois que le gouvernement aura été relevé des obligations résultant de la garantie ou fonds d'amortissements du montant payé aux actionnaires, il sera intéressé dans cette affaire pour $370,000, la province de Québec le sera pour $250,000, et la ville de Québec, pour $300,000.

Alors le gouvernement fédéral dit : Lorsque nous aurons été libérés des obligations découlant de la nouvelle convention, et que nous serons revenus à la situation primitive, nous traiterons cette entreprise à titre de travaux où il y a trois parties intéressées ; et lorsque nous aurons été libérés de nos obligations, s'il est réalisé quelque profit, nous n'entendons point l'accaparer, car nous n'y avons pas plus droit que les autres intéressés qui auront participé à cette entreprise. Alors, tous ceux qui auront placé des capitaux dans l'entreprise rentreront dans leurs fonds. Le gouvernement aura le droit soit de rembourser le capital, soit de laisser ces fonds dans l'entreprise et de verser à la province et à la ville tant pour cent par année sur leur placement. Voilà il me semble une proposition parfaitement légitime. et qui met tous ceux qui ont engagé des capitaux dans cette entreprise, sur un pied d'égalité. Je ne sache pas que l'honorable député (M. Monk) trouve matière à censure dans quelque autre disposition.

M. MONK : Ma critique ne porte pas sur ce point en particulier, mais si l'honorable ministre me le permet, je lirai la résolution en question. En voici la teneur :

Le 10 août, M. Vallée, l'ingénieur du gouvernement provincial, fait rapport que sur les $250,000 que la province doit verser à la compagnie, il en devra être consacré $56,600.45 à la substructure, et $195,399.55 à la superstructure. Le 21 septembre suivant fut rendu l'arrêté du conseil, adoptant les conclusions de ce rapport et en dépit du fait que le paiement de la subvention a été divisé, bien que la substructure seule ait été terminée, la province a déjà versé $90,000 au lieu de $56,000. En outre, le 4 décembre suivant, le ministre des Travaux Publics dresse un rapport dont l'objectif est de contredire l'arrêté du conseil du 21 septembre, 1900, rapport où il est déclaré que la somme de $250,000 avait été gagnée dans toute son intégrité et que le gouvernement de la province de Québec s'obligerait à payer cette somme de $250,000 à la banque de Montréal, contrairement à l'arrêté du conseil du Premier ministre et bien que les travaux ne fussent pas terminés, et que les stipulations relatives à la subvention accordée par la province n'eussent pas été observées.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député veut bien consulter le statut, il se convaincra qu'il a été appliqué à la lettre. Je n'entends pas discuter la motion, car il est facile d'interpréter les motions de façon à les faire servir à tous les besoins de la discussion. Il s'agit du statut de la province qui accorde la subvention et comme l'honorable député pourra s'en convaincre, le transport de la subvention à la banque de Montréal, s'est effectué en stricte conformité de ce statut.

L'honorable député fait aussi erreur, en affirmant qu'il n'a pas été fait de travaux relativement à la superstructure. On a dépensé sur la superstructure la modique somme de $156,000 ; on a terminé deux courtes arches qui sont maintenant en place et que peuvent voir tous ceux qui passent près du pont. On a dépensé $156,640 pour les travaux de la superstructure. La subvention de la province de Québec a tout simplement été transportée. Elle est versée à ceux qui l'ont gagnée et elle a été affectée à l'entreprise. La chose ne saurait faire doute. Elle a été payée d'après les évaluations basées sur le détail estimatif des travaux et attestées par M. Vallée, l'ingénieur du gouvernement, qui est chargé de cette besogne. L'honorable député a fait allusion à la motion de M. Pelletier. Je tiens à mentionner un fait qui s'est produit à Québec il y a environ deux jours, lorsque l'honorable député (M. Monk) et son chef, (M. R. L. Borden) ont été les hôtes de la ville, et il me fait grand plaisir d'observer que, dans cette circonstance, la ville de Québec a été à la hauteur de la réputation proverbiale qu'elle s'est acquise pour l'hospitalité qu'elle exerce et qu'elle leur a accordé une magnifique réception. Je lui en offre toutes mes félicitation. L'auteur de cette motion au cours des observations qu'il a prononcées à ce banquet, a déclaré en présence de l'honorable député (M. Monk) ce qui suit au sujet du pont de Québec :

Des membres importants du parti conservateur nous ont promis le pont de Québec. Ils n'ont pas tenu leur promesse et en cela ils ont fait erreur. Les électeurs devraient toujours tenir à l'accomplissement des promesses qu'on leur fait.

M. Pelletier n'affirme pas que le gouverne ment actuel n'a pas tenu cette promesse, et comme l'honorable député il approuve la construction du pont.

M. MONK : Il n'approuve pas la proposition en question : il n'en savait absolument rien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; celui qui a formulé dans la Législature de Québec la motion à laquelle fait allusion l'honorable député visait sans doute à se créer de la popularité ; mais je suis heureux de le dire, ici, nous avons plus de largeur de vues, et nous ne cherchons pas à faire servir les entreprises publiques à l'avancement de nos intérêts politiques.

Je ne sache pas qu'il me reste rien à ajouter à la question, à cette phase du débat ; mais lorsque nous délibérerons la chose en comité, je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que les honorables députés désireraient me poser et auxquelles il me sera possible d'apporter une réponse. Je dois déclarer à l'honorable député que je prends un vif intérêt, à ce pont.

M. GOURLEY : Vous n'y êtes pas intéressé financièrement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'y suis intéressé ni directement ni indirectement même pour la valeur d'un centin, et si je ne me trompe, personne ne me soupçonne d'y posséder quelque intérêt.

M. GOURLEY : Non, je n'ai pas affirmé cela. Vous avez bien trop de bon sens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce pont pénètre dans mon comté, au centre d'une des plus importantes paroisses que je représente, ma paroisses natale, Sillery. Il traverse une partie de la contrée que je connais familièrement et il atteint le comté de l'honorable député de Québec-ouest (M. Power), et je le répète, nous y sommes tous deux vivement intéressés, car depuis un quart de siècle, c'est le rêve de tous les citoyens de Québec de voir ce pont se construire. On nous l'a maintes fois promis, mais jamais cette promesse ne s'est réalisée. Aujourd'hui, nous sommes à distance appréciable de la réalisation de ce projet. Je me suis renseigné dans la mesure de mes forces sur tous les détails de l'entreprise et je le répète, je me ferai un plaisir de communiquer à la Chambre tous les renseignements qu'elle pourra désirer.

Au sujet de l'escompte sur les obligations, voici quelle est la situation : quand cette entreprise a été adjugée, la compagnie avait un capital versé de $50,000. Elle avait à sa disposition, pour la construction de ce pont, des subventions du gouvernement fédéral, du gouvernement local et de la ville de Québec. La subvention de la ville de Québec était de $300,000, celle du gouvernement provincial de $250,000 et celle du parlement fédéral, de $333,000 ; car il n'y avait d'utilisable, pour la substructure qu'un tiers de la subvention fédérale, et il a été versé plus que cela pour la superstructure. Voilà quelle était la situation financière de la compagnie à cette époque. Cet entrepreneur entreprit donc la construction de ces importants travaux. Je le répète, à cette époque il était impossible de prévoir quels seraient les résultats de cette entreprise, relativement aux fondations. Les entrepreneurs ont été obligés d'établir ces fondations à 60 pieds au-dessous du lit du fleuve Saint-Laurent, à un endroit où la marée monte de dix-huit pieds. Parfois les équipes d'hommes travaillaient à une profondeur de 32 pieds, sous la surface de l'eau.

M. GOURLEY : Quelle est la hauteur de la marée à cet endroit?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle varie de 14 à 18 pieds.

M. GOURLEY : Le pont de Shubénacadie a été construit dans 40 pieds d'eau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les conditions dans lesquelles le pont de Schubenacadie a été construit ne sauraient soutenir la comparaison avec celles qui existent ici. Voilà donc dans quelles circonstances cette entreprise a été adjugée et l'entrepreneur a consenti à accepter 80 pour 100 de ces évaluations baséees sur le progrès des travaux, en espèces sonnantes, et 20 pour 100 en obligations de la compagnie—un cinquième du coût total de la substructure en obligations de la compagnie, cette compagnie se trouvant dans la situation financière que j'ai décrite. Quelle était la perspective qui s'offrait à l'entrepreneur à cette époque ? Cette perspective lui permettait-elle d'espérer en pareilles circonstances, de recevoir le paiement de 60 cents le dollar, s'il ne consentait pas à courir des risques sérieux ? Il y avait de graves risques et il n'a pas hésité à les courir, en en définitive, l'entreprise a abouti au succès. Aujourd'hui, l'entrepreneur demande 100 cents le dollar, c'est-à-dire l'exécution de la stipulation du contrat. Quelle attitude le gouvernement prend-il ? Le gouvernement dit : C'est une obligation qui lie la compagnie. La compagnie s'est engagée à cette époque à faire une entreprise et à se charger de cette obligation. Elle a consenti à payer 40 cents le dollar, et c'est une obligation qui peut être toujours rendue exécutoire contre la compagnie. Le gouvernement dit à la Chambre——

L'honorable M. HAGGART : Dans quel but la compagnie paie-t-elle cet écart ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voici l'attitude prise par le gouvernement : il dit à la compagnie : Il s'agit d'une obligation qui peut être rendue exécutoire contre la compagnie, il lui faut prendre les moyens nécessaires voulus pour payer cette obligation. Souscrivez un montant supplémentaire de $200,000 qui suffira pour payer les $183,000 d'escompte ; que la compagnie paie cet escompte et quand elle aura satisfait à cette obligation, consentie à son entrepreneur, nous interviendrons en garantissant ses obligations, mais nous ne le ferons que lorsque la compagnie aura payé l'écart. Voilà l'attitude prise par le gouvernement, attitude qui me semble parfaitement légitime. Il s'agit uniquement de pourvoir à ce que la compagnie remplisse ses engagements en-

vers l'entrepreneur en question. Le gouvernement demande à la compagnie d'acquitter cette dette et comme résultat nous avons une nouvelle garantie que ces travaux seront construits avec la rapidité voulue, en raison des capitaux supplémentaires de $200,000 que ces messieurs placeront dans cette entreprise. Le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) est sans doute d'avis que si le gouvernement se charge de l'entreprise, il remboursera aux actionnaires ces $200,000. Mais le gouvernement ne se chargera de cette entreprise que si son succès est assuré. Le gouvernement n'est nullement obligé de la prendre à sa charge.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement peut le faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans doute, mais il n'est nullement obligé de le faire et il aura bien soin de ne pas s'en charger, si elle aboutit à un désastre financier ; mais si elle réussit et que le gouvernement s'en charge, pourquoi ne se chargerait-il pas de cette dette comme de toutes les autres dettes? Si c'est une dette légitime de la compagnie, pourquoi ne serait-elle pas payée?

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement pourrait-il le faire sans s'adresser au parlement pour obtenir le crédit voulu ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Evidemment, le gouvernement ne pourrait obtenir ce crédit sans la sanction du parlement et nous insérons ici une disposition dans ce sens.

L'honorable M. HAGGART : Sous l'empire de cette convention, le gouvernement est autorisé à faire la chose. S'il intervient une convention entre le gouvernement et la compagnie, il s'agit de savoir si le gouvernement n'est pas lié par cette convention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement devrait s'adresser au parlement, pour obtenir les fonds voulus.

L'honorable M. HAGGART : Sans doute, mais cette convention peut être exécutoire et le gouvernement se trouverait lié.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La disposition en question autorise le gouvernement à exercer ses droits contre la compagnie. Mais cela ne veut pas dire que si le parlement ne sanctionne pas l'acte du gouvernement, celui-ci peut l'exécuter. L'obligation disparaît, du moment que le parlement refuse sa sanction.

L'honorable M. HAGGART : Nous sommes ici en train d'autoriser le gouvernement a conclure une convention de ce genre s'il le juge à propos.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Relisons l'article 23.

Si en aucun temps et avec ou sans avis le gouvernement paie ou fait payer au gouvernement de la province de Québec et à la cité de Québec, ou à l'un ou à l'autre, le montant de leurs subventions de $250,000 et $300,000, respectivement, tous paiements, soit au compte du capital ou du revenu, à faire, aux termes des stipulations ci-dessus, audit gouvernement de la province de Québec ou à la cité de Québec, respectivement, prendront, à compter de cette date, absolument fin.

Ainsi qu'il est décrété ici, si le gouvernement fédéral verse cette somme aux intéressés, afin de se libérer même d'un titre moral, que pourrait peut-être avoir la compagnie, nous lui verserons aussi l'intérêt désigné dans l'article en question. Nous n'y sommes par autrement tenus.

M. MONK : Je tiendrais à savoir si le gouvernement a aussi étudié la réclamation formulée par la ville de Montréal pour aide accordée au pont de Longueuil ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, la compagnie constituée en corporation pour le pont de Longueuil n'a pas d'existence légale, et je ne sache pas qu'elle se soit jamais formée. Le parlement a établi la loi qui lui accorde la personnalilté civile, mais je ne sache pas que la compagnie ait jamais pris d'initiative quelconque découlant de cette loi. Rappelons-nous qu'il ne s'agit pas ici d'une question d'intérêt local. Que l'honorable député ne l'oublie pas, il existe à Montréal et dans le voisinage immédiat trois ponts qui traversent le Saint-Laurent.

M. MONK : Ces ponts appartiennent en propre à des corporations particulières.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Est-ce bien exact ? Qu'on se rappelle ce qu'ils ont coûté au pays et l'on verra que le pays y est fortement intéressé. Il y a le pont Victoria, le pont de Lachine et le pont du Côteou, et cette session-ci nous ouvrons un crédit pour le pont du Bout de l'Ile.

M. MONK : Ce dernier pont ne traverse pas le Saint-Laurent.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : La Chambre en conviendra, ce pont est un ouvrage d'urgence au point de vue du système général des transports. Il existe, toutefois, certaines divergences d'opinion sur le mode d'exécution de ce projet. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) n'a pas résolu toutes les objections qui se sont dressées devant moi quand j'ai étudié ce contrat. D'abord, on ne sait ce que sont devenues les actions émises en fort grand nombre qui sont censées avoir été versées par la compagnie. En parcourant les évaluations consignées dans le préambule de ce contrat ainsi que dans les lettres du premier ministre Parent au sujet de cette question, je constate que la somme versée à l'entrepreneur à compte sur les travaux exécutés est précisément égale au montant des subventions reçues, sauf un écart de $50, de sorte que nulle partie du capital-actions de la compagnie n'a été consacrée aux travaux

de construction et je ne puis m'expliquer ce qu'est devenu ce capital.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'est effectué beaucoup de travaux préliminaires avant que le contrat eût été conclu. Les ingénieurs chargés de fixer l'emplacement et les assises de ce pont se sont heurtés à des difficultés presque insurmontables.

M. FOWLER : Il est tenu compte de tout cela dans les évaluations dressées par le ministère des Chemins de fer, et cependant on ignore ce qu'est devenue la somme versée sur le capital-actions. A mon avis, le gouvernement n'est pas en lieu de garantir ou de faire garantir par la compagnie le paiement de ces obligations à leur pleine valeur. L'entrepreneur, les a acceptées à 60 cents le dollar, en paiement des travaux exécutés. Ces obligations portent intérêt à leur pleine valeur versée, soit cent cents le dollar, et ainsi l'entrepreneur a fait un excellent marché avec la compagnie. L'écart entre $283,279, somme réalisée par les obligations, et les $472,000, valeur versée sur les obligations, est de $188,-000. Puisque l'entrepreneur a porté au crédit de la compagnie $283,000, il s'ensuit que cette somme de $188,000 serait ce qu'on peut appeler des titres majorés. Par ce procédé le gouvernement accomplit un miracle moderne : il convertit en or des itres sans valeur.

A mon avis le gouvernement devrait rester étranger à ces transactions et abandonner à l'entrepreneur et à la compagnie du pont de Québec le soin de régler la question. Le sous-ministre des Chemins de fer porte le coût estimatif de ce pont à $6,725,-360, et je dois féliciter le sous-ministre de ce que ses évaluations cadrent si parfaitement avec le montant stipulé au contrat. Le ministre de la Justice nous dit que le montant stipulé au contrat pour la superstructure en acier est de $3,388,800 ; c'est précisément le chiffre de l'estimation dressée par le sous-ministre pour ces travaux. Le ministre de la Justice nous dit que le montant de l'entreprise des longuerines pour le tablier en bois est de $156,500. Ce chiffre concorde aussi parfaitement avec l'estimation du sous-ministre. Le ministre de la Justice nous dit que le chiffre de l'entreprise de la voie à rails sur le pont est de $4,800, ce qui concorde parfaitement avec l'estimation du sous-ministre. Le coût estimatif de ces travaux est donc de $6,725,360, estimation qui, je le répète, cadre parfaitement avec le contrat. Il a été versé pour ces travaux en espèces sonnantes, produit des subventions, $914,862, ce qui laisse un reliquat de $5,811,-000, somme qui d'après les devis, serait nécessaire pour compléter le pont. M. Parent, président de la compagnie du pont et premier ministre de la province de Québec, a demandé au gouvernement de donner la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de $6,900,000 d'obligations, afin de compléter le pont. Le gouvernement n'a pas jugé à propos d'accéder à cette demande dans toute son intégrité, mais il a consenti à garantir les obligations jusqu'à concurrence de $6,678,200. Il reste donc un écart apparent de près de $1,000,000. On cherche à expliquer cet écart par le droit acquitté pour la superstructure en acier. Je suppose qu'on a adjugé l'entreprise de la superstructure en acier. Le coût estimatif est porté à trois cents et demie la livre, ce qui est un prix légitime à l'heure qu'il est pour les matériaux des ponts de grosses dimensions. S'il s'agissait d'achat de matériaux de ponts de moindres dimensions, il faudrait probablement payer trois cents et trois quarts la livre. Il n'est pas légitime d'ajouter le droit de douane au coût de la construction du pont. Cet item figure déjà dans le prix stipulé au contrat, et à tout évènement, on devrait acheter l'acier au pays. Il y a ici un écart d'un million et en outre, il y a ces $188,000, l'écart entre la somme réalisée par les obligations sur leur valeur versée, somme dont il n'a pas été rendu compte. Les députés sont tous convaincus de l'urgence de ces travaux et de l'établissement de ce pont, au point de vue de l'industrie des transports en général et afin de faciliter le développement du trafic.

Lorsqu'il s'agit d'une entreprise nationale, je consens volontiers à voter tous les crédits voulus, mais à mon avis, le projet qu'on nous propose ici n'est pas légitime. Dans la province du Nouveau-Brunswick, nous savons à quoi nous en tenir au sujet de ces entreprises de ponts. Il y a dans la ville de Saint-Jean un pont de ce genre ; seulement, il est moins coûteux et il a été construit par la compagnie du pont tout comme celui de Québec est en voie de l'être. Ce pont a été construit sous l'ancien régime. Si je ne me trompe, presque tous les capitaux utilisés dans la construction de ce pont, ont été prêtés par le gouvernement et la compagnie a versé un intérêt de 4 ou 4½ pour 100 sur ces capitaux. Je ne suis pas très sûr sur les détails de l'entreprise, mais les ministres sont au courant de l'affaire. La compagnie en question a réalisé de magnifiques recettes à même l'exploitation de ce pont, bien qu'ils y aient consacré bien peu de capitaux. Je tiens de source autorisée que les actionnaires de cette compagnie reçoivent annuellement, plus du double des capitaux qu'ils ont versés dans l'entreprise. Je ne me porte pas garant de l'exactitude de ces chiffres, mais il paraît que chaque actionnaire a versé $700 et que tous les ans, il réalise de $1,100 à $1,200 de recettes de l'exploitation de ce pont. Tous ces profits se réalisent aux dépens du public en général. A coup sûr, c'est entraver le trafic et les transports que de permettre à cette compagnie d'exiger des péages trop élevés pour les transports qui s'effectuent sur ce pont.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour le pont de Québec, la chose ne saurait avoir lieu.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, la situation de la compagnie de Québec et celle de la Compagnie du pont de Saint-Jean sont à peu près similaires.

Le gouvernement devrait se charger lui-même de la construction du pont de Québec. Le gouvernement court réellement tous les risques de l'entreprise. Il garantit non seulement l'intérêt, mais le principal des obligations ; et s'il y a quelques profits, c'est la compagnie qui en bénéficiera. S'il faut en juger d'après l'estimation des recettes, il y aura ici une affaire d'or pour la compagnie. D'après les prévisions, elle sera en mesure de payer $56,000 de dividende par année. Après avoir servi l'intérêt sur les obligations, et pourvu à l'usure et autres frais d'entretien, elle réalisera un profit de $56,000. Elle verse réellement $200,000 et la somme de $65,000 qu'elle a consacrée aux travaux préliminaires, ainsi que l'a déclaré le ministre de la Justice, soit une totalité de $265,000, et les actionnaires touchent des dividendes de $56,000, ce qui constitue un assez joli rendement sur un placement de $265,000. Cela équivaut à 25 ou 30 pour 100.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement n'assume aucune responsabilité.

M. FOWLER : Une des maîtresses considérations qu'on a fait valoir, c'est que cette entreprise rémunérera les capitaux engagés et que le gouvernement n'assume aucune responsabilité. Il peut surgir certaines éventualités qui feraient retomber la responsobilité sur le gouvernement et jusqu'ici, c'est le gouvernement qui assume toute la responsabilité. Non seulement, il garantit les obligations, qni seront émises, mais en outre, il garantit au moins 60 pour 100 des obligations déjà émises par la compagnie. La compagnie n'assume aucune responsabilité. Pourquoi le gouvernement ne se charge-t-il pas lui-même de ces travaux, puisqu'il pourrait les exécuter plus économiquement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'entreprise ne réussit pas et que le gouvernement ne la prenne pas à sa charge, qu'adviendra-t-il des $200,000 de nouveaux capitaux qui doivent être engagés dans l'entreprise ?

M. FOWLER : Le ministre de la Justice le comprend, il serait bien facile de se procurer $200,000 sans qu'il soit versé un seul sou.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela n'est pas possible.

M. FOWLER : Je n'affirme pas que la chose arrivera, mais cela s'est déjà fait par le passé, et il me serait facile de dire au ministre comment la chose pourrait arriver.

Le PREMIER MINISTRE : Ne le dites pas.

M. FITZPATRICK.

M. FOWLER : Je m'en abstiendrai, car si le ministre de la Justice ignore la chose, peut-être si je l'en informais, communiquerait-il ce renseignement à la compagnie et c'est ce que je veux éviter. Nous assumons donc toute la responsabilité, et si l'entreprise ne réussit pas, c'est nous qui comblerons le déficit. A mon avis, la construction de ce pont s'impose, et je suis convaincu qu'il en découlera autant d'avantages que le pense le ministre de la Justice, et qu'il donnera une nouvelle impulsion au trafic du port de Québec, chose dont nous serons tous heureux ; cependant, à mon avis, il serait préférable que le gouvernement se chargeât de la construction de ce pont, qu'il confierait à la commission des chemins de fer ou à une commission spéciale. Et alors, il sera construit bien plus économiquement, sans gaspillage de deniers publics.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : J'ai été l'un des promoteurs de la Compagnie du pont de Québec, il y a nombre d'années, et j'ai toujours pris le plus vif intérêt à cette entreprise. On demande aujourd'hui au gouvernement de garantir $6,678,000, outre les sommes que nous avons déjà versées par le passé. Le gouvernement fédéral a versé $374,000, la province de Québec, $250,000, la ville de Québec $300,000, soit un totalité de $924,000. Si je comprends bien la situation, l'entreprise de la substructure est la seule qui n'ait pas été adjugée. Je ne connais pas le chiffre précis de l'entreprise de M. Davis, mais d'après l'estimation de l'ingénieur en chef, le coût de la substructure serait de $1,217,400, et le coût de la superstructure dont l'entreprise n'a pas encore été adjugée, est porté à $3,388,000. La substructure et la superstructure du pont coûteront $4,600,000. Le reste de la somme qu'on nous demande de garantir est afférente aux expropriations, à la construction de la double voie, aux voies à rails, au tablier en bois, etc., le tout atteignant la somme fort élevée de $7,500,000. Il sera consacré environ $1,000,000 aux expropriations, aux indemnités, et à l'achat de terrains. Pendant quinze ans, j'ai demeuré tout près de l'endroit où le pont est construit, et je connais parfaitement la localité. Les terrains du côté du nord appartiennent à des particuliers qui seront bien aises de les vendre. Il y a une somme de $414,000 affectée à l'achat des terrains et aux dommages-intérêts du côté nord, et un peu plus pour le côté sud. Le ministre de la Justice dit pourvoir en même temps à la construction de six milles de quais. Le nouveau projet, tel qu'il nous a été soumis aujourd'hui, ne pourvoit pas à la construction d'un seul pied de quai à Québec. Il n'y a pas de crédit affecté à la construction de quais à eau profonde, et eu égard au montant mis à la disposition de la compagnie pour achat de terrains, elle ne saurait construire un seul pied de quai. Que le ministre de la Justice consulte les archives du ministère des

Travaux publics, et il constatera que le coût de la construction de quais convenables à l'endroit qu'il a mentionné serait de sept à huit millions de dollars. Il y a une batture en face——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député doit connaître la chapelle des Matelots qui se trouve à l'entrée même de l'anse au Diamant. De l'anse au Diamant jusqu'au marché Champlain, il y a une distance de trois quarts de mille où la route longe le rivage. Il faut que le chemin de fer suive les quais. Il ne saurait aller ailleurs. Il ne sert à rien de parler de batture.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre de la Justice le sait parfaitement, il existe à cet endroit une batture qui empêche les vaisseaux d'atteindre le rivage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas le moins du monde.

L'honorable M. TARTE : Je l'affirme.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La batture commence à l'extrémité supérieure de l'anse à Lampson et s'étend jusqu'à Sillery.

L'honorable M. TARTE : Le ministre de la Justice doit savoir que le pont se construit au Cap Rouge, bien plus haut que Sillery. Je le répète, la construction de six milles de quais entraînerait une dépense de $10,000,000. Les rapports du ministère des Travaux publics font foi de la chose.

M. BELL : Combien ont coûté les améliorations du port de Montréal, et quelle est la longueur des quais qu'on y a construit?

L'honorable M. TARTE : Il n'y a pas de comparaison possible entre les deux ports. Je parle en connaissance de cause du port de Québec. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les crédits pourvus ici pour se convaincre qu'il n'y a pas un seul centin affecté à la construction de quais. Tous ces deniers sont consacrés à l'achat de terrains, à la construction de hangars, de stations et autres travaux pour le pont lui-même et pour les abords des deux côtés du fleuve ; mais il n'y a pas un seul centin consacré à la construction de quais. J'ai clairement établi ce point et ceux qui sont au courant des faits ne sauraient révoquer la chose en doute.

Quant à l'aspect financier du projet, voici ce qui en est : le gouvernement fédéral a d'abord accordé une subvention d'un million de dollars à la compagnie, le gouvernement et la ville de Québec fournissant le reste des subventions que la compagnie déclare suffisantes pour l'exécution de l'entreprise. Les honorables députés des deux côtés de la Chambre trouveront la preuve de ce fait dans le compte rendu des débats qui ont eu lieu tant dans cette Chambre que dans l'Assemblée législative de Québec. La compagnie a fait erreur dans ses estimations. Je ne lui impute pas la chose à blâme, car lorsqu'il s'agit de si vastes entreprises, j'en convions, n'importe qui est exposé à commettre des erreurs. Je le sais, M. Davis, l'entrepreneur, afin d'établir les piles du pont sur des fondations solides, a été obligé d'atteindre une bien plus grande profondeur qu'il ne l'avait prévu. Sans doute, avant d'entreprendre ces travaux, il aurait fallu étudier soigneusement la nature du lit du Saint-Laurent. Toutefois, comme je veux rendre justice à M. Davis, j'en conviens, ces travaux lui ont coûté fort cher ; mais ce n'est là qu'un détail. Les deux gouvernements et la ville de Québec ont déjà versé près d'un million de dollars. A mon avis, si on avait capitalisé les subventions et si on avait lancé l'entreprise sur le marché monétaire comme le font les hommes d'affaires, il y aurait eu assez d'argent pour exécuter les travaux.

Nombre d'hommes d'affaires ont exprimé le même avis. Quoi qu'il en soit, les travaux ne sont pas terminés, et il nous reste à dire si nous approuvons le projet à l'étude. Le gouvernement doit garantir les obligations pour cinquante ans jusqu'à concurrence de plus de six millions de dollars. Si je comprends bien les différents articles du contrat, le gouvernement fera l'émission de ces obligations, à fur et à mesure que la compagnie gagnera ces deniers. La compagnie paiera l'entrepreneur à même le produit des obligations, à fur et à mesure qu'il gagnera les sommes ainsi versées. Je tiens à demander au gouvernement si c'est bien là une bonne méthode financière. Si le gouvernement ne faisait qu'une seule émission de ces abligations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le paragraphe 8 pourvoit à la chose. Il y est stipulé que le gouvernement se procurera les fonds de la façon qu'il jugera la plus utile dans les circonstances ; c'est-à-dire, en faisant une seule émission d'obligations ou en effectuant des émissions partielles, à différentes époques. Il serait prématuré de dire comment la chose se fera.

M. GOURLEY : Le gouvernement détient les fonds et les verse d'après le détail estimatif des travaux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. TARTE : Il faut éclaircir ce point. Si le gouvernement ne fait qu'une seule émission d'obligations, quel emploi fera-t-il de ces deniers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces fonds seront placés au crédit du gouvernement qui les versera d'après un état mensuel des travaux, à fur et à mesure que la compagnie gagnera ces deniers.

L'honorable M. TARTE : Le ministre de la Justice vient de nous dire que l'entreprise de la superstructure n'a pas été adjugée. Quel intérêt les entrepreneurs ont-ils à exécuter leurs travaux de la façon la plus économique possible, lorsqu'ils savent que l'Etat se chargera de ces travaux ? Le ministre des Finances l'a explicitement décla-

ré. A mon avis, nous accordons sans soumissions ces travaux à l'entrepreneur. Le gouvernement a déclaré ces travaux d'importance nationale et d'utilité publique ; et puisqu'il a déclaré la chose et qu'il se chargera de ces travaux, à quoi bon donner une garantie de 3 pour 100 à une compagnie ? Pourquoi ne pas faire de la lumière sur cette affaire ? Nous ignorons si le gouvernement fera une seule émission d'obligations ou s'il fera plusieurs émissions distinctes ; voilà la question qu'il faut décider. Tout ce que nous savons avec certitude, c'est que le gouvernement garantit les obligations pour cinquante ans à 3 pour 100 d'intérêt. Cet emprunt se fera sur notre propre crédit à 3 pour 100. En pareilles circonstances, comme l'ont fait observer certains honorables députés, ne serait-il pas préférable que le gouvernement se chargeât de l'entreprise ? A mon avis, il n'y a pas lieu de garantir les obligations à 3 pour 100 au bénéfice d'une compagnie, tout en nous engageant à prendre les travaux à notre charge ; car il n'y a pas de doute possible que le gouvernement se chargera de ces travaux. Il est évident que le gouvernement sera obligé de se charger de cette entreprise et cela à brève échéance. Je souhaite tout le succès possible aux entrepreneurs de ce pont, mais à mon avis, cette entreprise ne pourra pas faire face à ses frais d'exploitation, et au service de l'intérêt, au moins d'ici à quelques années. Cela veut dire que le gouvernement devra se charger de ces travaux dès qu'ils seront complétés. Je le répète donc, le gouvernement accorde sans soumission cette entreprise à la compagnie du pont de Québec et nous lui donnons la garantie de notre crédit national, sans avoir la maîtrise absolue de l'entreprise. A mon avis, il eût été de beaucoup préférable que le gouvernement fît immédiatement un règlement de compte avec M. Davis et la compagnie et qu'il prît les travaux à sa charge en empruntant les fonds voulus pour compléter les travaux sur le crédit national, au lieu de faire un emprunt au bénéfice d'une compagnie. La chose ne saurait faire doute, la compagnie espère réaliser des profits à même cette entreprise, et nous ne saurions lui imputer la chose à blâme. Ces messieurs seraient bien insensés, s'il ne nourrissaient pas pareil espoir ; car, en hommes d'affaires, ils doivent tenir à ce que leur entreprise rémunère les capitaux engagés. Cependant, si comme je le crois, il n'est pas trop tard et que la compagnie veuille faire une convention dans ce sens, il serait préférable que le gouvernement se chargeât lui-même de l'exécution de ces travaux.

Il est important, à mon avis, de bien outiller le port de Québec, et cette garantie, je l'espère, n'empêchera pas plus tard le gouvernement de doter ce port de l'outillage voulu. Ce sont là des améliorations de plus grande urgence que la construction de ce pont. Ce pont serait sans doute utile comme le sont du reste tous les ouvrages de ce genre, mais il ne fera pas affluer vers Québec un dixième des transports qui s'y dirigeraient, si l'on outillait convenablement les ports de Montréal, de Trois-Rivières, de Québec et nos ports des lacs et sur les canaux. A mon avis, le gouvernement devrait se décider sans retard à compléter l'outillage de la route du Saint-Laurent.

M. R. A. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : Comme l'a fait observer à bon droit le député de Jacques-Cartier (M. Monk) on aurait dû soumettre à une heure moins tardive de la session une mesure de cette importance. Quoi qu'il en soit, tout le monde semble d'avis que non seulement la province de Québec mais le pays tout entier bénéficieraient grandement de cette entreprise. Si je ne me trompe, la compagnie du pont de Québec a reçu l'institution il y a deux ou trois ans ; et dans la charte accordant à cette compagnie la personnalité civile, le gouvernement s'est réservé le pouvoir absolu de réglementation des péages, comme cela se fait d'ordinaire en pareilles circonstances. La ville de Québec a accordé à cette compagnie une subvention de $300,000 qui a été appliquée dans son intégrité à cette entreprise ; la province de Québec lui a accordé $250,000 et le gouvernement fédéral, a consenti à accorder $1,000,000 dont il a été versé $374,353. La compagnie a donc reçu tant de la ville que de la province et du parlement fédéral $924,253. Elle a, en outre, reçu des versements sur le capital social se montant à $65,585.70, soit un totalité de recettes en espèces sonnantes de $889,938.70, déjà versés dans l'entreprise, et la compagnie se trouve aujourd'hui dans l'impuissance de faire face aux dépenses voulues pour le reste de l'entreprise. En pareilles circonstances, M. l'Orateur, à mon avis, le gouvernement est autorisé à prêter son concours financier à la compagnie. S'il ne le fait pas, la compagnie sera impuissante à poursuivre la construction de ces travaux. J'ai prêté une oreille attentive aux observations des orateurs qui ont porté ici la parole sur cette question et je comprends parfaitement l'importance de l'établissement d'un pont à cet endroit. Il n'existe pas un seul pont à l'est de Montréal et il y a une distance de 180 milles qui est virtuellement fermée durant cinq mois de l'année, entre les rives sud et nord, de Montréal à Québec. A l'ouest de Montréal, il y a le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, le pont du chemin de fer Canada Atlantique, et le pont du chemin de fer Ottawa et New-York, trois ponts traversant le Saint-Laurent dans un rayon de 67 milles. Je comprends donc l'importance de l'établissement d'un pont à Québec. Seulement, je me demande si l'intérêt public est légitimement sauvegardé ici, et si je fais erreur dans les observations que je vais présenter, je tiens à ce qu'on me signale la chose. Si je ne me trompe, en raison de la garantie de l'Etat, relative à ces obligations, jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie se désiste de toute préten-

tion à ces $625,647 ce qui est le reliquat dû sur la subvention d'un million de dollars. Le député de King (M. Fowler) a soulevé des objections au sujet des actions. Si je ne me trompe il y a $65,000 valant d'actions, ou plutôt $55,000, d'actions acquittées et d'après l'article 3 il est intervenu entre la compagnie et les souscripteurs au capital-actions une convention par laquelle ils transporteront ce capital-actions à la compagnie et en recevront, en retour, des actions acquittées jusqu'à concurrence des sommes qu'ils auront versées sur leurs actions et seront libérés de tout engagement relativement aux actions ainsi transférées.

L'article 4 statue sur l'émission des actions du capital social jusqu'à concurrence de $200,000 dont le produit sera appliqué aux paiements de l'escompte auquel se fera l'émission des actions de la compagnie.

Sans doute, ces $472,000 constituent une dette obligatoire, qui devra être acquittée par la compagnie ou bien par le gouvernement, s'il prend ces travaux à sa charge ; toutefois, à mon avis, il eût été préférable que le gouvernement se contentât de garantir ces obligations jusqu'à concurrence de $472,000.

Quant à l'article 7, le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a soulevé une objection. Si je ne me trompe, le gouvernement fera l'émission des obligations et le produit en sera versé à la compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux, à la satisfaction du gouvernement et d'après le détail estimatif des travaux, attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat ou de tout autre fonctionnaire nommé dans ce but. Est-ce que l'ingénieur de l'Etat aura le droit de s'enquérir de la légitimité des sommes versées, eu égard à la valeur des travaux ? A mon avis, il importe de sauvegarder l'intérêt public sur ce point. Je tiens à comprendre parfaitement la question, car elle est fort importante. Si je ne me trompe, l'article 12 décrète que les plans et devis devront être approuvés par l'Exécutif et en outre que le gouvernement aura le droit de réglementer les péages. Si je ne me trompe, le pouvoir de réglementer les péages est attribué dans une large mesure au gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Absolument.

M. PRINGLE : Dans ce cas le gouvernement peut fixer les taux de péage de manière à ce qu'il rapportent un revenu suffisant pour garantir un intérêt de 3 pour 100 sur $6,678,000, soit une somme de $200,346. A en juger par les rapports que nous avons, il serait facile, même avec des taux de péage modérés, de prélever une somme suffisante pour assurer l'intérêt de 3 pour 100 sur les obligations garanties par le gouvernement. La position du gouvernement me paraît telle que s'il avait à intervenir, soit en enlevant entièrement l'entreprise des mains de la compagnie, soit en adoptant quelque autre moyen, qu'il devrait assurer le parachèvement des travaux.

M. GOURLEY : Je vois avec plaisir l'honorable député de Cornwall appuyer cette motion. L'approbation doit venir des autres provinces. Nous avons été témoins de trop de rivalités chaque fois qu'il s'est agi d'une entreprise devant profiter plutôt à une province qu'à une autre. J'ai lu le contrat attentivement, et si les conditions qui y sont stipulées ne recèlent rien, je les trouve excellentes. Si elles sont fidèlement observés, c'est un bon marché, mais le malheur est que dans les opérations de cette nature, le public est toujours porté à croire que quelqu'un va mettre la main sur le magot ; c'est un des inconvénients de la vie publique d'être exposée aux soupçons.

Autrefois le Canada était séparé en deux par le fleuve Saint-Laurent, et en Europe on en aurait fait deux pays. Mais aujourd'hui, grâce à la construction des chemins de fer et des ponts on unit des territoires qui autrefois auraient été divisés et le pont dont il est question en ce moment aurait dû être construit depuis longtemps. A titre de citoyen des provinces maritimes, j'ai toujours considéré comme une grave lacune l'absence d'un pont entre Lévis et Québec. La construction de ce pont a toujours été un de mes rêves, tout comme celui des citoyens de Québec. Pour ma part, je suis en faveur de la construction de ce pont si l'entreprise doit être conduite honnêtement, et je ne trouve pas trop élevées les obligations assumées par le gouvernement.

J'aimerais à voir l'honorable ministre des Finances s'entendre avec l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, afin que les employés de ce pont puissent participer au fond des pensions de retraite qui existe sur l'Intercolonial. Sous ce rapport, les deux projets n'en devraient faire qu'un. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était très populaire parmi les employés de chemins de fer dans les provinces maritimes, surtout après avoir fait preuve d'assez de libéralité et de largeur de vue pour doter les employés de l'Intercolonial d'une pension de retraite, et celui qui lui succédera à la position de ministre des Chemins de fer et Canaux aura de la difficulté à s'assurer, au même degré, la confiance de ces employés. On me dit qu'un homme qui a servi pendant vingt ou vingt-cinq ans, surtout sur les grandes locomotives nouveau modèle, n'est plus en état de continuer son service. Faut-il jeter sans cérémonie sur le pavé ces fidèles serviteurs du public ? Dans l'intérêt même du pays, nous devons nous préoccuper du sort des employés de l'Intercolonial. Bien que je sois l'adversaire politique du gouvernement et du ministre des Chemins de fer et Canaux, je n'hésite pas à approuver ce projet et à sanctionner les dépenses qu'il pourra occasionner.

J'ai reçu plusieurs lettres de la Nouvelle-Ecosse, me demandant où en est rendu ce projet. Je crois savoir que les employés avaient préparé un plan qui avait ensuite été revisé par les fonctionnaires du département, et qu'on en était arrivé à trouver un système praticable qui n'attend plus que l'approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux, et la ratification du parlement. Je comprends que les récents changements ministériels aient occasionné un certain délai. Je connais des centaines d'employés de l'Intercolonial qui ont hâte de profiter des avantages de cette nouvelle institution. Ils sont depuis longtemps au service du pays ; ils n'ont plus les aptitudes nécessaires pour remplir sans danger les fonctions pleines de responsabilités qui leur sont confiées, mais ils n'ont aucunes économies et sont incapables de prendre leur retraite. Il leur faut donc rester à leur poste, et je comprends la sage prévoyance de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je n'ai eu aucune conversation avec lui à ce sujet, mais au cours de mes relations avec les employés de l'Intercolonial, j'ai appris qu'il avait approuvé d'une manière générale le projet d'instituer un fonds de pensions de retraite pour les employés de l'Intercolonial. J'approuve l'idée de ce projet, dont je ne connais pas les détails, et je suis prêt à m'en faire le défenseur, en tout temps et en tout lieu. J'aimerais à savoir du ministre des Finances et de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux où en est rendue cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que l'ex-ministre des Chemins de fer s'accupait de cette question et qu'il a eu plusieurs entrevues avec des employés de chemin de fer à ce sujet. Rien de définitif n'avait été résolu et depuis les changements survenus dans le cabinet, rien n'a été fait ; je ne puis donc dire autre chose que le gouvernement s'occupe de la question.

L'honorable M. BLAIR : Je dois d'abord remercier l'honorable député de Colchester de ses remarques aimables et flatteuses à mon adresse.

M. GOURLEY : J'ai dit la vérité.

L'honorable M. BLAIR : Mais tout en le remerciant et en admettant mes sympathies pour un projet qui accorderait une pension de retraite aux employés de l'Intercolonial, je dois dire que je ne saisis pas bien la relation qu'il y a entre cette question et celle du pont de Québec.

M. GOURLEY : J'ai simplement profité de l'occasion. J'avais terminé mes remarques sur la question du pont.

L'honorable M. BLAIR : J'avais compris que l'honorable député associait les deux question et prétendait qu'elle devaient être décidées de concert. Je ne doute pas que la question recevra toute l'attention qu'elle mérite. Au moment de ma sortie du cabinet, des hommes de chemins de fer, des experts, des actuaires étaient à l'œuvre, et étaient occupés à préparer un rapport.

Ils avaient étudié le système en vigueur sur le Canadien du Pacifique et sur le Grand Tronc et ces deux modes de pensions étaient mis en regard du projet que les employés de l'Intercolonial avaient préparé eux-mêmes et envoyé au département. Pour des raisons que je n'ai pas à expliquer ici, ce projet ne me parut pas assez complet. Je trouvais insuffisante la somme qu'ils croyaient nécessaire. J'ai toujours considéré que dans la création d'un fonds de pension de retraite, il faut tenir compte d'un grand nombre de vieux employés qui ont de longs états de service et qui ne peuvent pas espérer retirer le moindre avantage d'un système stricte de contributions. Il faut pourvoir à leur sort de quelque manière, car le système à établir ne peut pas les concerner. Dans les circonstances, j'avais jugé nécessaire cette enquête par des spécialistes. Je suppose qu'ils sont encore à l'œuvre et quand ils auront terminé leurs travaux, je ne doute pas que le ministre se fera un devoir de bien étudier la question et de la soumettre à ses collègues.

Laissant cette question de côté, je demanderai la permission de faire quelques remarques sur celle qui nous occupe en ce moment. Je suis plus que satisfait de voir la faveur avec laquelle est accueillie, par les deux partis, le projet qui doit assurer la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, à Québec. Tout le temps que j'ai été ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai porté beaucoup d'intérêt à cette question, parce que j'y voyais de grands avantages pour notre réseau de chemin de fer. Je n'ai pas cherché d'autres raisons, dans le temps, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en chercher d'autres aujourd'hui pour justifier l'adoption d'un projet bien mûri. A en juger par tout ce qui a été dit pour et contre le projet actuel, je crois qu'il assurera la construction du pont, et je considère que la construction de ce pont hâtera la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, qui a toujours été, comme on le sait, un de mes projets favoris. Si nous voulons assurer le transport des produits de l'ouest par des voies canadiennes, en territoire canadien, nous devrons nécessairement utiliser ces grands cours d'eau navigables, et quand il est question de navigation il ne faut pas perdre de vue le port de Québec qui est un des plus importants qui existent, quand on le compare aux autres débouchés, par lesquels ce trafic devra nécessairement passer.

Mieux ce port sera outillé, plus sûrement nous en ferons la clef de tout le commerce d'importation et d'exportation du Canada. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de la Justice un seul chemin de fer a accès au port de Québec, mais quand ce pont sera construit, quand on l'aura pourvu de toutes les améliorations qu'on doit y installer, pour relier le réseau de la rive sud à

ceux de la rive nord, le port de Québec ne le cèdera en importance à aucun autre sur ce continent. Quand on aura outillé et aménagé convenablement un grand port de mer, à la tête de la navigation océanique sur le Saint-Laurent, ceux qui ont du grain ou autres produits à expédier seront certains de n'avoir pas de retard à subir dans l'expédition économique de leurs marchandises, et ils sauront profiter de ces avantages.

Avant de reprendre mon siège, il y a un point ou deux de cette question que je tiens à toucher. Je crois que le contrat devrait contenir une clause disant que le parlement devra être consulté avant que le gouvernement puisse exercer le droit de prendre possession de l'entreprise. L'honorable ministre des Finances et ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux m'a paru favorable à cette proposition. Si tel est aussi l'avis de la majorité de cette Chambre, la condition devra être insérée dans le contrat, car je comprends que celui-ci n'est que provisoire et qu'il en sera fait un autre plus complet, avant qu'il soit signé définitivement. Je considère que l'insertion de cette clause est nécessaire, si le parlement veut se réserver le droit d'avoir encore son mot à dire sur la question.

L'honorable député de King (M. Fowler) a expliqué qu'en vertu de l'arrangement actuel, certains particuliers pourraient retirer de forts bénéfices des opérations de cette entreprise. Il a cité, comme exemple, le cas de la Compagnie du chemin de fer et du pont de Saint-Jean. Ce pont au-dessus des chutes de la ville de Saint-Jean a été construit par une compagnie privée, en grande partie au moyen d'un prêt fait à la compagnie par le gouvernement fédéral. Il faudrait mettre dans le contrat actuel une clause semblable à celle qui se trouvait originairement dans le contrat par lequel ce prêt a été fait, c'est-à-dire une clause autorisant le gouvernement, en aucun temps, et avec l'approbation du parlement, je crois, à prendre possession de ce pont, en payant à la compagnie ou à ses membres, une somme égale au prêt qui a été fait, et en plus, un certain percentage pour comprendre toute réclamation légitime ou profit probable que pourraient espérer ceux qui ont signé ce contrat et l'ont exécuté.

Dans le cas cité par l'honorable député de King, il est arrivé qu'après un certain nombre d'années, pendant que cette clause facultative était encore en vigueur, elle a été rayée du contrat pour des raisons que je ne puis pas expliquer, car je ne les ai jamais connues. Et le résultat a été que pendant que certains particuliers qui ont très peu contribué à l'entreprise réalisent de jolis bénéfices, le gouvernement ne peut plus prendre possession du pont, autrement qu'en vertu de l'acte général des expropriations. Je pense que si une clause autorisant le gouvernement à prendre possession du pont, en aucun temps, elle sera acceptée, surtout si l'entreprise est destinée à rapporter des bénéfices.

M. HENDERSON : M. l'Orateur, je ne suis pas aussi convaincu que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux que cette entreprise rencontre l'approbation générale du pays. Il y a à peine vingt-quatre heures que nous connaissons les détails du projet ; et nous ne possédons aucun moyen de nous renseigner sur l'état des esprits et de savoir ce qu'en pense la masse des électeurs. Après avoir lu la résolution, je suis porté à partager l'opinion de cet honorable député qui disait cet après-midi que le projet est beaucoup plus beau sur le papier qu'il n'est en réalité. Je n'aime pas à voir le gouvernement venir de temps à autre au secours d'entreprises de ce genre. La ville de Québec qui désire sans doute beaucoup avoir un pont, a contracté certaines obligations, ou du moins, un certain nombre de ces citoyens l'ont fait, et je trouve extraordinaire qu'une compagnie avec un capital de $200,000, sur lequel $65,000 seulement ont été payés, se lance dans une entreprise aussi gigantesque, qui coûtera sept millions. Il faut que le projet n'ait pas été convenablement étudié ou que ceux qui l'ont conçu aient eu une bien fausse idée de la nature des travaux qu'il y avait à faire. Je répète qu'il est regrettable de voir, de temps à autre, le gouvernement venir au secours dans les différentes parties du pays, d'entreprises de cette nature, entreprises commencées sans les études et les connaissances nécessaires.

Je suis convaincu que ce pont est très important pour la ville de Québec, et je ne nierai pas que c'est aussi une entreprise importante pour le pays en général, mais on me permettra de dire que tous les détails auraient dû nous en être soumis depuis plusieurs mois pour permettre aux députés de les étudier et de se prononcer en parfaite connaissance de cause, avant de voter des sommes aussi considérables.

Je n'entreprendrai pas de protester spécialement contre ce projet en particulier ; je sais fort bien que cela serait inutile et que le gouvernement est décidé à le faire approuver, mais il aurait dû nous le faire connaître depuis des mois, car si c'est un projet recommandable nous pourrions le voter; sachant qu'il a reçu la sanction du sentiment populaire, tandis qu'aujourd'hui nous sommes obligés de nous prononcer sans savoir ce qu'en pensent les électeurs.

Nonobstant les sommes contribuées par la ville et la province de Québec, l'honorable ministre des Finances nous a laissé entendre que le gouvernement fédéral peut se charger de toute l'entreprise, et je ne doute pas que cela aura lieu avant longtemps. Je n'ai pas le moindre doute que la prochaine demande qui nous sera faite sera que le gouvernement prenne possession du pont et décharge la compagnie de toute obligation. Je considère qu'on ne devrait pas, dans ce cas, remettre à la ville de Québec les $300,000, et à la province de Québec les $250.000 qu'elles ont contribuées à l'entreprise. Québec retirera beaucoup plus d'avantages de ce pont que toutes les autres parties du pays et il

n'est que juste qu'elle paie quelque chose de plus.

Il y a aussi une autre question à considérer. Quelle conduite tiendra-t-on à l'égard de ces actionnaires ? Leur rendra-t-on l'argent qu'ils ont mis dans l'entreprise, ou continueront-ils à agir comme associés du gouvernement quand ce dernier se sera chargé de toute l'affaire ? Je ne crois pas que le gouvernemnt ait l'intention de conserver ces actionnaires comme associés, et alors il se trouvera à décharger virtuellement non seulement la ville et la province de Québec mais aussi tous les actionnaires de toute responsabilité et de toute obligation, et il leur remboursera à prime les quelques dollars qu'ils ont mis dans l'entreprise. Je ne crois pas que ce serait une bien sage politique à suivre. Ce sera un encouragement donné aux autres parties du pays de se lancer dans des entreprises, sans aucun espoir de les mener à bonne fin, dans l'espérance que le gouvernement viendra à leur aide. Je n'approuve pas ce qui a été fait dans cette affaire et je regrette que nous n'ayons pas eu le temps de l'étudier plus à fond.

M. GOURLEY : J'espère que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas sous l'impression que j'ai prétendu qu'il y avait une corrélation logique entre le pont de Québec et le projet d'une pension de retraite——

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà parlé une fois.

M. GOURLEY : Je n'ai qu'une explication à donner et cela ne prendra pas une minute. Je voudrais savoir du ministre des Finances s'il entend s'occuper prochainement de la question dont j'ai parlé. Ceux que ce projet intéresse ne savent pas ce qu'ils doivent faire. Il y a de 15 à 20 de ces intéressés qui habitent la même ville que moi. Je ne prétends pas prendre l'honorable ministre à la gorge, mais s'il pouvait nous donner une réponse quelconque, elle serait très utile à ceux au nom de qui je fais cette demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aimerais beaucoup à me rendre au désir de mon honorable ami, mais avant de donner une réponse il faudrait que le projet eût été soumis au parlement, et que ce dernier se fût prononcé.

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

La résolution est rapportée.

M. MONK : J'ai lu dans le Soleil que le gouvernement a accordé plus que ce qu'on avait demandé. Est-ce exact ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si mon honorable ami veut bien consulter l'honorable ministre des Finances il verra que nous donnons moins que ce qui a été demandé.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'état annexé à ces documents en fait foi.

M. MONK : Cela me surprenait, mais le Soleil prétend que le gouvernement a accordé plus que ce qu'on avait demandé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est guère dans les habitudes du ministre des Finances.

La résolution est votée en première et en deuxième délibérations et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et de ratifier un contrat entre Sa Majesté et la dite compagnie concernant cette aide.

La motion est adoptée et le bill voté en première délibération.

LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.—CONFERENCE AVEC LE SENAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il est maintenant l'heure de se rendre à la conférence avec le Sénat pour étudier les amendements à la loi des chemins de fer je vous demanderais de déclarer qu'il est six heures.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

M. l'ORATEUR : Un message reçu du Sénat informe cette Chambre que les délégués du Sénat à la conférence se réuniront dans la salle de comité n° 8, du Sénat, à 8 heures se coir.

PONT DE QUEBEC.—CONTRAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose l'adoption en deuxième délibération du bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et de ratifier un contrat entre Sa Majesté et la dite compagnie concernant cette aide.

Avant la suspension de la séance, la Chambre semblait disposée à procéder immédiatement sur ce bill, mais il a été laissé en suspens, pour permettre d'y introduire un amendement.

M. HENDERSON : S'agit-il de l'amendement demandé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. On a supposé qu'après la signature de ce contrat, le gouvernement pourrait avoir le droit strict de prendre possession de cette entreprise, sans l'assentiment du parlement. Comme ce n'est pas notre intention, on a ajouté au contrat une clause disant que ce droit ne sera pas exercé, sans que l'assentiment du parlement ait été obtenu.

La motion est adoptée, le bill est voté en deuxième délibération, est délibéré en comité, rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Le MINISTRE DES FINANCES : La seule différence entre ce bill et les résolutions c'est que le mot "ponts" a été ajouté à plusieurs endroits. Par exemple, à l'article 5, où il est dit que les subventions susmentionnées pourront être accordées auxdites compagnies s'il est établi à la satisfaction de l'Exécutif qu'elles sont en mesure de construire et compléter lesdits chemins de fer respectivement, le mot "ponts" est ajouté. La même addition est faite partout où les mots "chemins de fer" se rencontrent dans les mêmes conditions.

L'honorable chef de l'opposition a demandé fort à propos si, vu l'adoption de la nouvelle loi des chemins de fer nous devions conserver l'ancienne rédaction concernant les subventions aux chemins de fer. Par exemple, là où il est dit que les tarifs seront fixés par l'Exécutif, ne devons-nous pas mettre "par la commission des chemins de fer"? Après examen il a été jugé préférable de laisser la loi telle qu'elle est parce que nous avons avec les compagnies des contrats qui soumettent leurs tarifs au contrôle de l'Exécutif. Il n'y a aucun inconvénient à cela et il peut en résulter certains avantages.

M. R. L. BORDEN : Mon objection était que l'Exécutif conserve sa juridiction tout en la déléguant à une commission chargée de déterminer les tarifs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela créé une double juridiction qui ne sera peut-être pas exercée, mais qui ne causera pas d'inconvénients.

M. R. L. BORDEN : Vous donnez à l'Exécutif les mêmes pouvoirs qu'aux commissaires des chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela veut dire en effet que tous deux auront les mêmes pouvoirs. S'il n'y avait pas de contrats existants, il conviendrait d'appliquer la nouvelle loi des chemins de fer et de faire fixer tous les tarifs par la commission.

Mais ici, il y a un contrat spécial et cela nous oblige à conserver l'ancienne formule. Je ne crois pas qu'elle donne de nouveaux pouvoirs à l'Exécutif. Le plus qu'on puisse alléguer, c'est que cela est peut-être inutile.

M. R. L. BORDEN : Je crois me rappeler que les résolutions obligent les compagnies à fixer leurs taux conformément au décret ministériel. L'Exécutif détermine les taux, par l'entremise du comité des chemins de fer du Conseil privé. Dans l'Acte des subventions, ce pouvoir subsiste et en même temps on institue un autre tribunal auquel on confère les attributions de l'Exécutif. On créé ainsi une double juridiction qui pourra donner lieu à des conflits. Je n'ai pas assez étudié la question pour dire si le cas se présentera, mais, chose assez curieuse, je me rappelle que la même question a été discutée dans la Chambre des communes d'Angleterre il y a quelques années, à propos du bill concernant le gouvernement de l'Irlande. On créait aussi deux juridictions, et il s'agissait de savoir laquelle prévaudrait. Si la commission adoptait un tarif et l'Exécutif un autre, lequel prévaudrait?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill instituant une commission des chemins de fer n'est pas encore définitivement adopté par le Sénat, et si quelque accident survenait nous pourrions nous prévaloir de cette loi.

M. R. L. BORDEN : Lorsqu'il s'est agi du Transcontinental National, nous avons prévu le cas en décrétant que le pouvoir de déterminer les tarifs de chemins de fer resterait, en attendant, à l'Exécutif.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un article du bill des chemins de fer dit que la commission des chemins de fer prendra la place de l'Exécutif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans un cas spécial l'Exécutif pourrait désirer un tarif inférieur au tarif général adopté par la commission, et nous pourrions mettre comme rondition à la subvention, que la rompagnie accorde des tarifs réduits.

M. R. L. BORDEN : Si c'est là l'intention de l'honorable ministre il devrait s'exprimer plus clairement qu'il ne fait dans ce statut. Il peut surgir des conflits entre les deux juridictions.

M. HENDERSON : Le paragraphe 2 de l'article 8 de la loi des chemins de fer ne pourrait-il pas s'appliquer à cette question? Il se lit comme suit :

2. Lorsqu'un acte ou un écrit conférera au comité des chemins de fer du Conseil privé un pouvoir ou une obligation par rapport à une compagnie, à un chemin de fer ou à un sujet quconque, ce pouvoir pourra ou devra, selon le cas, être exercé, et cette obligation pourra ou devra, selon le cas, être remplie par la commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice est d'opinion que ce paragraphe s'appliquerait dans le cas actuel.

M. R. L. BORDEN : S'appliquerait-il à un statut passé durant la présente session ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le crois ; et je ne vois pas qu'il puisse y avoir de doute. Les deux actes deviendront en vigueur, virtuellement en même temps.

M. R. L. BORDEN : Sans pouvoir préciser, je me rappelle avoir déjà vu dans des sta-

tuts, une disposition spéciale disant qu'ils s'appliqueraient aux lois passées durant la même session. Je ne sais pas si cette précaution est nécessaire, mais je me rappelle l'avoir déjà vue.

Le MINISTRE DES FINANCES : A part les changements que j'ai signalés, le bill est une reproduction exacte des résolutions adoptées par la Chambre et à moins qu'on en exige la lecture en entier, il peut être adopté sans crainte.

M. HENDERSON : Je n'exige pas la lecture du bill en entier, mais l'honorable ministre doit se rappeler que lorsque nous avons adopté la 31ème résolution qui dit :

A la Compagnie de chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin ou depuis Ingersoll jusqu'à Stratford, ou jusqu'à tout point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer entre ces endroits, n'excédant pas 35 milles, soit en sus et la continuation des neuf milles mentionnés dans l'item premier de cet article.

——ce fut avec l'entente expresse que le texte pourrait en être modifié. Nous avons prétendu que c'était une résolution à double détente, qui permettait à la compagnie de prendre à la gorge Woodstock, Berlin ou Stratford, de mettre ces villes en rivalité les unes contre les autres, pour en obtenir des subventions. Je considère qu'il serait injuste de traiter ces municipalités de cette manière. La compagnie devrait être astreinte à un tracé particulier et ne pas avoir le choix entre plusieurs. Puisqu'une subvention a déjà été accordée depuis Ingersoll jusqu'à Woodstock, la nouvelle subvention devrait être pour un chemin de fer allant de Woodstock à Berlin, au lieu de permettre à la compagnie de retourner à Ingersoll et de construire le chemin dans la direction de Stratford. Je crains que si la résolution est adoptée dans sa forme actuelle le chemin ne soit jamais construit entre Ingersoll et Woodstosk. J'ignore quelles sont les intentions de la compagnie, mais il serait absurde de s'éloigner de neuf milles de Woodstock, pour s'y rendre ensuite. Nous avons déjà voté une subvention pour un chemin entre Ingersoll et Woodstock, et ce paragraphe devrait être rédigé de manière à appliquer la nouvelle subvention à un chemin depuis Woodstock jusqu'à Berlin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en mesure derecommander aucun changement. La note que j'ai reçue de l'honorable député qui porte beaucoup d'intérêt à ce bill, dit que la résolution telle qu'elle se trouve actuellement dans le bill, a été soumise par la compagnie, après mûre réflexion. L'honorable député de Grey a proposé un amendement que cette subvention soit accordée pour 35 milles de chemin dans un direction nord, jusqu'à la la ligne du Grand Tronc par la route la plus directe. L'honorable député de Waterloo (M. Seggram) m'a fait voir une dépêche de la chambre de commerce demandant que la compagnie soit tenue de faire passer le chemin par Berlin. D'un autre côté, j'ai aussi reçu une dépêche de la chambre de commerce de Stratford demandant le contraire. Dans les circonstances, ne sachant pas quel est le meilleur tracé à adopter, dans l'intérêt général du pays et dans l'intérêt de la compagnie, je ne veux pas prendre la responsabilité de me prononcer entre les deux. Je ne veux pas me faire juge des intérêts rivaux des municipalités qui désirent avoir ce chemin de fer et je crois que nous pouvons en toute sûreté nous en tenir à ce qui a été décidé l'autre jour. Des représentations ont été faites à l'honorable député de Grey, comme à moi, et à tout prendre, nous croyons qu'il vaut mieux laisser la résolution telle qu'elle est. Je ne sais pas qui sera appelé à choisir entre les municipalités rivales. Vu que je ne possède pas les renseignements suffisants pour me former une opinion, je ne veux pas prendre sur moi de faire un choix entre les deux tracés. Chaque ville pourra veiller à ses propres intérêts et je crois qu'il est un peu tard pour demander un changement.

M. INGRAM : Je crois pouvoir me rendre aux désirs de la compagnie en proposant un amendement qu'elle trouvera plus acceptable que la proposition actuelle. Ce serait d'accorder une subvention depuis Collingwood, pour la distance mentionnée dans le bill. Cela permettrait à la compagnie de se procurer les matériaux à meilleur marché de Collingwood, qu'en partant d'Ingersoll. Je suis convaincu que la compagnie préfèrerait cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a personne ici pour représenter la compagnie ; et comme l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a déclaré que cette disposition avait été soumise après avoir été étudiée avec soin par les directeurs, et qu'il est lui-même absent en ce moment, je ne puis accepter aucun changement.

M. HENDERSON : Je n'ai jamais songé à appliquer cette subvention à la partie du chemin qui part de Collingwood pour se diriger vers le sud-est, même de Berlin à Collingwood, la distance est de plus de 100 milles. C'est là une partie du chemin pour laquelle la compagnie n'a demandé aucune subvention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La compagnie a insisté fortement pour obtenir une subvention pour cette partie du chemin qui s'étend de la tête de ligne actuelle à Collingwood, mais les demandes de subvention sont très nombreuses. Grâce aux subventions reçues de temps à autre, la compagnie a réussi à construire 40 ou 50 milles de chemin, et l'on a cru qu'il n'était pas à propos de lui en accorder la moindre partie, si elle insistait pour obtenir tout le montant durant la présente session.

M. HENDERSON : Je propose que les mots suivants, qui se trouvent dans la troisième ligne de l'article 31 " d'Ingersoll à Stratford ou jusqu'à aucun point sur le chemin de fer du Grand Tronc entre ces deux endroits " soient retranchés. L'article se lirait comme suit :

A la Compagnie de chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une voie ferrée partant de Woodstock et se dirigeant vers le nord jusqu'à un endroit situé sur le chemin de fer Grand Tronc à Berlin, n'excédant pas 25 milles, étant le prolongement et la continuation des 9 milles mentionnés dans l'item premier de cet article.

Cela serait exprimé en bon anglais et voudrait dire quelque chose, car une subvention a déjà été accordée à Woodstock. Il serait à propos de dire que cela sera en plus des neuf milles mentionnés dans l'item premier de cet article, le but de ce chemin est de fournir un moyen de transporter la houille de Port-Burwell vers le Nord, à travers le district agricole qu'il devra traverser, ainsi que pour approvisionner les différents centres industriels d'Ingersoll, Woodstock, Berlin et autres endroits situés sur le parcours de la voie. En accordant une subvention pour la construction d'un chemin devant partir de Collingwood, avec l'intention de commencer la construction du chemin par cette extrémité, cela retarderait de plusieurs années l'accomplissement du projet que les promoteurs de l'entreprise ont en vue, c'est-à-dire, obtenir des moyens de transport rapides et peu dispendieux pour le transport du charbon de Port-Burwell sur le lac Erié à ces centres industriels. Il est dans l'intérêt des municipalités qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêt entre les deux. Je persiste à dire qu'en passant par Stratford on se trouve à construire une voie parallèle à une ligne actuelle sur une longue distance. On peut monter à bord d'un convoi à Stratford et se rendre à la baie Georgienne en suivant une voie ferrée parallèle à celle-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est située à 75 ou 100 milles de distance.

M. HENDERSON : Les deux voies seront peut-être éloignées de 5 ou 10 milles à certains endroits et beaucoup plus ailleurs. La distance augmente à mesure que l'on avance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle distance y a-t-il de Wiarton à Collingwood ? Il doit y avoir plus de 100 milles.

M. HENDERSON : Environ 50 milles, mais près de Berlin, il y a là une région qui n'est traversée par aucun chemin de fer. Cette subvention permettrait de construire un chemin de fer à travers une région qui n'en possède pas ; et accorderait une subvention à une ville qui mérite encore plus de l'avoir que les villes situées plus à l'ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois m'en tenir à la proposition malgré tout, et demander aux honorables députés d'adopter la résolution telle que soumise. Je ne suis pas suffisamment renseigné pour dire quelle est la route qu'on doit adopter.

ACTE DES CHEMINS DE FER DE 1903.— CONFERENCE AVEC LE SENAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il y a une question importante à décider, c'est-à-dire, notre conférence avec le Sénat, il me faut demander que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

M. HENDERSON : Je tiens à rendre justice au ministre des Travaux publics. J'oubliais que Woodstock est l'endroit où il demeure et je ne voudrais pas l'obliger à voter contre une mesure qui serait dans l'intérêt de sa propre ville.

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et fait rapport de ses travaux.

M. l'ORATEUR : Le temps est arrivé d'avoir une conférence entre les deux Chambres au sujet de certains amendements à apporter au bill (n° 21) modifiant et refondant la loi concernant les chemins de fer, et le greffier va donner lecture des noms de ceux qui devront prendre part à cette conférence et y représenter la Chambre des communes en qualité de délégués.

Le greffier de la Chambre donne lecture des noms comme suit :

Sir William Mulock, M. Fielding, M. Fitzpatrick, M. Haggart, M. Blair, M. Borden (Halifax), M. Monk, M. Barker, M. Emmerson, M. Clarke, M. Demers (Saint-Jean), M. Wade.

M. l'ORATEUR : Je déclare que la séance de la Chambre sera suspendue pendant cette conférence.

En conséquence la séance de la Chambre est suspendue.

Et l'orateur ayant repris son siège.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un des mandataires de la Chambre des communes à la conférence tenue avec le Sénat fait rapport qu'ils se sont rendus à l'endroit où la conférence devait avoir lieu et qu'ils ont communiqué aux mandataires du Sénat les raisons alléguées par la Chambre pour rejeter l'amendement apporté par le Sénat au bill (n° 21).

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

M. HENDERSON : Je propose de retrancher du paragraphe 3 de l'article 2 les mots, commençant dans la troisième ligne :

L'amendement est rejeté sur division et l'article 2 est adopté.

Article 5.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose d'ajouter les mots " et ponts " entre les mots " chemins de fer " et " respectivement " et aussi entre les mots " lignes " et " pour " dans la 43e ligne, ainsi qu'après le mot " lignes " dans la54e ligne.

Ou d'Ingersoll à Stratford ou à tout autre point situé sur la voie du Grand Tronc entre ces deux endroits.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 6.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de retrancher le mot " ceux " dans la 6e ligne et de le remplacer par les mots " les chemins de fer et ponts," et d'ajouter les mots " et ponts " entre les mots " chemins de fer " et " par les présentes," dans la dernière ligne.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 8.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je propose de modifier l'article 8, en ajoutant les mots " et ponts " entre les mots " chemins de fer " et " pour " dans la 13e ligne et en ajoutant les mots " ou pont " après le mot " chemin de fer " dans la 35e ligne.

L'article 8 tel qu'amendé est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu une troisième fois et voté.

JURIDICTION SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Le bill (n° 269) concernant l'administration et le contrôle des travaux publics et autres, soumis par le ministre de la Justice, subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité pour examiner ledit bill.

Article 1er.

M. BARKER : Je tiens à attirer l'attention sur ce que je considère comme une différence importante apportée dans la responsabilité des entreprises publiques telle qu'établie par ce bill. Cette mesure a pour but d'autoriser le gouvernement, au moyen d'un arrêté ministériel, à confier l'administration de questions qui peuvent être, par exemple, de la juridiction du ministre des Travaux publics, à n'importe quel autre ministère. Le parlement a jugé à propos d'établir certains règlements concernant toutes les entreprises publiques qui se trouvent sous la juridiction du ministre des Travaux publics, et ces règlements sont faits pour protéger le public. Ainsi, l'article 13 de l'acte concernant les travaux publics oblige le ministre :

A demander des soumissions, par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, sauf dans les cas d'urgence lorsque les délais seraient préjudiciables aux intérêts publics, ou lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, ils pourront être exécutés plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du département.

L'acte 49 Vict., chap. 36, contient d'autres dispositions pour la protection du public dans l'administration des entreprises publiques. Or, que voyons nous ici? L'Exécutif, si ce bill devient loi :

Pourra à toute époque transférer l'administration, la charge et la direction de tous travaux publics, ou les pouvoirs, devoirs ou fonctions relatifs à tous travaux ou toute classe de travaux, soit publics soit privés, qui sont assignés ou attribués par statut à un ministre ou un département, à tout autre ministre ou département ; et dès la date fixée à cette fin par le Gouverneur en conseil, ces pouvoirs, devoirs ou fonctions seront transférés et attribués à cet autre ministre ou département.

Presque tous les départements publics sont libérés des restrictions de cette nature, mais on a cru qu'elles étaient nécessaires dans le cas d'entreprises publiques, ainsi que dans le cas d'un autre ministère, qu'il est inutile que je mentionne ici, d'imposer certaines restrictions et d'adopter certaines dispositions pour la gouverne de ceux à qui est confiée l'administration de ce département. Il y a d'autres ministères auxquels aucune restriction n'est imposée. Le directeur général des Postes, par exemple, est libre de faire comme bon lui semble. Il en est de même pour le ministre du Revenu de l'intérieur et pour le inistre de la Marine et des Pêcheries. Le bill actuel permet de confier l'administration des entreprises publiques à ceux des ministres qui sont libres d'agir comme bon leur semble. Le gouvernement peut confier l'administration de travaux pouvant entraîner la dépense de plusieurs millions, sans les dispositions et les restrictions dont sont entourées ces entreprises si elles étaient administrées par le département auquel elles appartiennent de droit.

C'est là une question de la plus haute importance pour la Chambre. Je ne vois pas quelle nécessité il peut y avoir de soumettre un bill comme celui-ci en ce moment. Je ne vois aucune raison qui puisse justifier ce changement. Mais s'il est nécessaire, parce que le ministre à qui est confier l'administration d'un département public est incapable de remplir ses fonctions et que l'on soit obligé d'en charger un autre ministre, je ne vois pas pourquoi, en agissant ainsi, il serait nécessaire de priver le public de la protection qui lui a été accordée par le parlement, quant à ce qui concerne ces travaux.

Je ne crois pas que l'on puisse prétendre qu'avec le bill actuel le ministre à qui certains travaux publics seront confiés, ne sera pas absolument libre des restrictions qui entoureraient cette entreprise si elle était con-

fiée au département auquel elle appartient légalement. Le ministre des Travaux publics peut avoir le droit de construire les canaux et d'améliorer les ports ; il peut avoir le droit d'exécuter tous les travaux de cette nature ; mais en accordant les contrats pour ces travaux, il est tenu de respecter les restrictions et les dispositions de l'acte concernant les travaux publics. Sans vouloir faire aucune allusion personnelle, je me demande pourquoi le ministre des Travaux publics, qui est tenu d'observer certaines dispositions statutaires, ait le pouvoir de permettre au ministre de la Justice, par exemple, d'entreprendre la construction de canaux immenses et que ce dernier se trouve ainsi en état d'accorder ces entreprises, d'accepter des soumissions et d'administrer une question pouvant entraîner la dépense de plusieurs millions de dollars, sans être embarrassé par aucune de ces restrictions qui entoureraient ces travaux s'ils étaient exécutés conformément au statut que j'ai mentionné.

Je ne crois pas que ce bill ait été soumis sans réflexion, il l'a été dans un but particulier, afin de permettre au gouvernement de transporter certains travaux d'un département à un autre, sans s'occuper de ce qui pourrait en résulter pour le public. Il n'y a rien dans ce bill qui soit de nature à nous indiquer à quel ministre on veut confier les devoirs ou les fonctions du ministre des Travaux publics.

Nous pouvons avoir des doutes sur ce point, mais je préfère laisser de côté ces doutes. Il m'est absolument indifférent de savoir quel est celui des ministres, que ce soit le ministre du Commerce, le ministre du revenu de l'Intérieur ou le ministre de la Justice, ou tout autre ministre, à qui on veut confier l'administration d'une partie du ministère des Travaux publics. Seulement, je dis que ces ministres se trouveront libérés des dispositions contenues dans nos statuts pour la protection du public. Je voudrais savoir si c'est bien là l'intention du premier ministre. Il est certain que cette disposition a été insérée dans la loi pour protéger contre l'octroi déraisonnable des entreprises ou autres choses de cette nature, et c'était là l'intention du parlement. Les législateurs n'ont jamais eu l'intention d'établir une distinction injuste entre les différents ministres. On a voulu que celui qui serait chargé de distribuer les énormes montants d'argent qui sont mis à la disposition du ministère des Travaux publics, fut soumis aux dispositions comme aux restrictions de cet acte. Je considère que ce bill, quelque court qu'il soit, est destiné à faire disparaître les mesures qiu protègent le public, et je proteste énergiquement contre l'adoption d'un bill de cette nature dans sa forme actuelle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Barker) me paraît être dans l'erreur quand il prétend que ce bill s'éloigne des principes établis dans les actes qui concernent les différents ministères. Qu'il me permette de lui citer le chapitre 24 des statuts refondus du Canada, concernant le ministère de l'Agriculture, et il y verra que l'article 5 stipule expressément ce qui pourra être fait d'après le bill qui est soumis ce soir :

L'Exécutif pourra toujours assigner au ministère de l'Agriculture d'autres devoirs et attributions, et assigner à tout autre membre du Conseil privé de la Reine en Canada quelqu'un des devoirs ou quelqu'une des attributions ci-dessus énoncées.

C'est-à-dire, que l'on peut, au moyen d'un décret du conseil, enlever au ministre de l'Agriculture, quelques-uns des devoirs qui lui sont conférés par l'acte concernant ce département et les confier à un autre ministre. L'acte concernant le ministère du secrétaire d'Etat, chapitre 26 des statuts refondus, article 5, contient la même disposition.

M. BARKER : Je ne dis pas que les devoirs qui incombent au ministre de l'Agriculture ne pourraient pas être confiés à un autre ministre, mais le département des Travaux publics et celui de l'Agriculture sont deux choses bien distinctes. Il ne peut y avoir de comparaison entre les deux. Le ministre de la Justice ne peut arriver à une conclusion raisonnable en prenant ce point de comparaison. Il peut être raisonnable de permettre au ministère de l'Agriculture de confier l'ensemencement des graines de choux ou autres choses du même genre au ministre des Travaux publics ou au ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il pourrait bien arriver que on succès ne serait pas très grand dans la culture des choux.

M. BARKER : Mais il n'en est pas de même quand il s'agit de confier les entreprises énormes du ministère des Travaux publics à celui de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La disposition que je viens de citer pour le département de l'Agriculture existe également pour le ministère du secrétaire d'Etat.

M. BARKER : C'est encore plus mal.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je tiens à attirer l'attention de l'honorable député sur l'article 8 du chapitre 36, des statuts refondus, concernant le ministère des Travaux publics, car il y trouvera une disposition identique. Voici ce que dit cet article :

Si, en aucun temps, il s'élève quelques doutes au sujet de la question de savoir si l'admisnistration chargée de la gestion de quelque ouvrages publics appartient au ministère des Travaux Publics ou au ministre des Chemins de fer et Canaux, cette question sera décidée par le Gouverneur en Conseil, et les travaux et propriétés qui devront être placés sous l'administration, charge ou gestion de l'un ou de l'autre ministre pourront, en tout temps, être déterminés de la même manière.

Puis l'acte continue :

Et le Gouverneur en Conseil pourra décider par quel ministre seront exercés aucun des pouvoirs attribués au ministre des Travaux Publics le 15 mai 1879.

On a donc là les pouvoirs voulus pour confier à un ministre, au moyen d'un arrêté ministériel, les devoirs qui sont remplis par un autre de ses collègues. La même disposition existe dans l'article 3 du chapitre 5 des statuts refondus, concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries. Non seulement cela, mais si l'honorable député veut bien prendre connaissance de l'acte concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries, il verra que si le bill actuel doit s'appliquer à ce département, il est bien évident que ce changement peut être fait sans aucune nouvelle législation et uniquement au moyen d'un décret du conseil. L'article 3 se lit comme suit :

Les pouvoirs, devoirs et fonctions du ministre de la marine s'étendront et s'appliqueront aux objets, conseils et autres corps publics, fonctionnaires et autres personnes, services et propriétés de la Couronne, qui sont énumérés dans l'annexe du présent acte, et dont ce ministre aura ce contrôle, la règlementation, l'administration et la surveillance.

Voici maintenant ce que dit le paragraphe 24 de l'annexe :

Et l'on pourra assigner au ministre tout autre devoir ou pouvoir que le Gouverneur en Conseil jugera à propos de lui confier.

De sorte que, généralement parlant, l'acte concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries autorise ce que mon honorable ami prétend que l'on ne devrait pas faire. A part cela, l'honorable député s'oppose à cette législation sous prétexte que l'intérêt public se trouverait sauvegardé par les dispositions qui se trouvent dans l'acte concernant les travaux publics relativement aux soumissions.

L'honorable député prétend que les travaux actuellement soumis à la juridiction du ministère des Travaux publics devraient demeurer sous son autorité, car les dispositions de la loi qui offrent une garantie au sujet des soumissions qui se trouvent dans l'acte concernant le ministère des Travaux publics, ne s'appliquent à aucun autre ministère. Si mon honorable ami veut maintenant examiner l'article 13 du chapitre 36 des statuts revisés, il y trouvera la disposition suivante :

Le ministre demandera des soumissions par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, sauf dans les cas d'urgence, lorsque des délais seraient préjudiciables aux intérêts publics, ou lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, il pourra être exécuté plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du département.

Voilà la protection, comme peut le constater l'honorable député, qui est contenue dans l'Acte des travaux publics. L'Acte concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries, article 5, est rédigé dans les mêmes termes que l'article de l'Acte concernant les Travaux publics, de sorte que la terrible calamité prévue par mon honorable ami, si l'on venait à confier au ministère de la Marine et des Pêcheries, certains travaux qui sont sous la juridiction du ministère des Travaux publics, n'aura pas lieu, parce que la même disposition qui se trouve dans l'Acte concernant les Travaux publics, au sujet des soumissions, existe également dans l'Acte concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que tous les ministères sont soumis aux mêmes restrictions et dispositions que le ministère des Travaux publics, quant à ce qui concerne ces travaux ? Ce bill lui permet de confier certains travaux à un ministère qui n'est pas soumis aux restrictions imposées au ministère des Travaux publics. Voilà ce à quoi je m'oppose.

M. MONK : M. le président, je ne crois pas que l'objet de ce bill soit celui que vient d'indiquer le ministre de la Justice. Il est certain qu'à la fin de chaque chapitre dans lequel on définit les droits de chaque ministère, il est déclaré d'une manière général que le Gouverneur général peut assigner au chef du département d'autres devoirs que ceux qui y sont indiqués.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela n'a pas lieu dans tous les cas.

M. MONK : Je crois que cette disposition se trouve dans presque chaque difinition des devoirs des différents ministères.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne le crois pas.

M. MONK : Je crois, au contraire, qu'elle existe dans presque tous les cas.

Et quand il existe un certain doute sur la question de savoir à quel département doit être confié l'exécution de certains travaux, la loi indique un moyen pour définir le ministère à qui ces travaux seront confiés. Ce n'est pas là l'objet de ce bill peu considérable, qui a une apparence bien inoffensive, mais qui est destiné à atteindre un but très important. Son but est d'enlever à un département des travaux que la loi lui accorde pour les confier à un autre ministère, au moyen d'un décret. Cela est bien différent du cas indiqué par le ministre de la Justice et du cas dans lequel il existe un doute que l'on peut résoudre au moyen d'un mode particulier prévu par le législateur.

Voilà quel est le but de ce bill. Veut-on maintenant en connaître la cause ? La voici : Lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries actuel (l'honorable M. Préfontaine) s'est présenté devant les électeurs de Maisonneuve, on l'a accusé d'avoir accepté la direction d'un ministère qui n'était pas aussi important que celui qu'administrait son prédécesseur, et l'on prétendit que nous avions perdu quelque chose au change et que l'honorable ministre était tenu d'expliquer

pourquoi on lui avait confié un portefeuille de moindre importance. Il déclara dans toutes les assemblées publiques qu'on allait lui confier l'administration de toutes les entreprises publiques, tel que quais, ponts, et en un mot, toutes les attributions du ministères des Travaux publics. Ce sont là les déclarations qu'il a faites devant ces électeurs. - Il lui a été impossible de remplir cette promesse, parce que le ministre actuel des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) s'est opposé avec beaucoup de bon sens au démembrement de son ministère.

D'ici à ce que les élections générales aient lieu, on veut assigner toutes les entreprises concernant la navigation, tant à Montréal qu'aux alentours, au ministère de la Marine et des Pêcheries, et cela au moyen d'un arrêté ministériel, et malgré cette disposition formelle de la loi qui assigne ces travaux au ministère des Travaux publics, afin de pouvoir dire aux électeurs que le gouvernement a démembré le ministère des Travaux publics et a transféré tous les travaux, tant à Montréal qu'aux environs, ainsi que tous les travaux concernant la navigation de Montréal à Québec, et comme l'a déclaré lui-même l'honorable ministre, tous les travaux concernant la navigation à partir du Yukon jusqu'au détroit de Belle-Isle à son département. Une fois les élections terminées, on aura recours à un nouveau décret du conseil pour replacer tous ces travaux sous la juridiction du ministères des Travaux publics. Voilà quel est évidemment l'objet de ce bill, et je prétends, avec mon honorable ami (M. Barker), que la loi devrait s'opposer à un pareil changement. C'est au parlement canadien qu'il appartient d'assigner à chaque ministère les devoirs qui lui incombent. Le gouvernement n'est rien autre chose qu'un comité de la Chambre ; c'est à cette dernière qu'il appartient de définir quelles doivent être les attributions de chaque département. Ceci est uniquement une tentative faite dans le but d'obtenir de la Chambre les pouvoirs nécessaires pour confier, au moyen d'un décret du conseil, certains travaux d'un ministère à un autre, pour les fins de l'élection, quitte à les remettre plus tard sous leur véritable juridiction. C'est là la raison pour laquelle cette proposition a été soumise au dernier moment.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami (M. Monk) étudie la loi qui constitue les différents ministères, il y trouvera plusieurs dispositions à l'effet que les attributions d'un ministère peuvent être confiées à une autre ministère, si l'Exécutif le juge à propos.

M. MONK : Dans ce cas, qu'avez-vous besoin de ce bill ?

Le PREMIER MINISTRE : Cependant, ce n'est pas ce qui a lieu dans tous les cas. Ainsi, la gendarmerie à cheval est sous la juridiction du président du conseil, mais il est dit dans l'acte que cette juridiction pourra être confiée à n'importe quel autre ministre, si on le juge à propos. On a donc un assez grande latitude sous ce rapport. Cet amendment n'a pas pour but d'accorder à aucun ministre le droit d'édifier et de construire, droit qui est actuellement l'apanage du ministère des Travaux publics.

Son but est uniquement de permettre à un autre ministre d'administrer des entreprises publiques qui existent déjà. Je considère que c'est là une sage disposition. Si les départements étaient organisés comme je le voudrais, je confierais au ministre des Travaux publics le soin de construire, mais une fois les travaux terminés, je les remettrais à la garde des différents ministères auxquels ils appartiennent. Je placerais les quais sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries ; les salles d'armes, sous la juridiction du ministère de la Milice et de la Défense, les bureaux de poste, sous le juridiction du directeur général des Postes. Mais, je n'accorderais pas au ministre de la Marine et des Pêcheries, ou au directeur général des Postes le droit de construire. Je réserverais cela exclusivement pour le ministre des Travaux publics. Si l'on avait cru nécessaire d'accorder des contrats, le bill actuel aurait été inutile. Tout le monde reconnaîtra qu'il est bien préférable de permettre à un ministre d'administrer les travaux qui sont censés faire partie de son ministère. Mon honorable ami a prétendu que cette loi permettrait de confier au ministre de la Justice tous les travaux du ministère de l'Agriculture. Le parlement a déjà eu assez foi dans l'Exécutif pour supposer qu'il ne commettrait pas une semblable absurdité, et je crois que dans le cas actuel, le parlement peut avoir confiance dans l'Exécutif. Ces pouvoirs généraux sont souvent pris, mais ils sont soumis à la discrétion de l'Exécutif, ainsi qu'à la juridiction absolue de ce parlement. Je dis donc, que l'on n'a pas raison de prétendre que cette législation renferme quelque chose d'extraordinaire, et je crois qu'après réflexion, mon honorable ami (M. Barker) sera de mon avis.

M. BARKER : Si le premier ministre avait eu en vue le transport de certains travaux d'un ministère à un autre ministère directement intéressé, ce bill aurait été préparé sous une forme différente. Cet article se lit comme suit :

Il sera loisible à l'Exécutif de transférer l'administration, la responsabilité et la direction de tout ouvrage public, ou tout pouvoir, responsabilité ou attribution se rapportant à tout ouvrage ou classe d'ouvrages.

Si le premier ministre peut m'indiquer un langage ayant une portée plus étendue que celui dont on se sert ici pour transférer l'administration de tous les travaux d'un département d'un ministre à un autre, j'aimerais qu'il l'énonçât. S'il désire obtenir le pouvoir nécessaire pour confier au ministère de l'Agriculture tous les travaux concernant les

ports canadiens, il ne peut se servir d'un meilleur langage.

Si l'Exécutif jugeait à propos d'enlever au ministère des Chemins de fer et Canaux l'administration de nos canaux, pour la confier à un autre ministère, le bill actuel le permettrait. On peut confier à un autre ministère n'importe quelle entreprise tombant sous la juridiction du ministère des Travaux publics, et cela sans avoir à s'occuper des restrictions qui sont mentionnées dans le statut pour la gouverne du ministère des Travaux publics. C'est là la prétention que j'ai émise, et le premier ministre pas plus que le ministre de la Justice n'y ont répondu.

M. R. L. BORDEN : Je reconnais avec mon honorable ami (M. Barker) que les termes de ce bill sont suffisamment larges pour permettre d'enlever à un ministère la juridiction complète qu'il peut avoir sur toute une classe d'entreprise publique pour la confier à un autre ministère. L'article stipule :

Tout ouvrage, responsabilité ou attribution concernant toute classe d'ouvrage, soit public ou particulier.

Ces mots sont amplement suffisants pour faire passer tous les quais qui se trouvent sous la juridiction du ministère des Travaux publics sous celle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et ainsi de suite, et je ne vois pas la nécessité de ce bill. Existe-t-il une raison d'intérêt public suffisante pour que le délai qui s'écoulera d'ici à la prochaine session soit de nature à causer un tort considérable au public, sous ce rapport ?

La véritable ligne de conduite à suivre consiste à s'occuper de chaque cas en particulier lorsque les circonstances l'exigent, et à règler la question au moyen d'une législation. Si, comme l'a fait remarquer le député de Jacques-Cartier, c'est l'intention du gouvernement de faire passer sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries une partie des travaux qui sont actuellement sous la juridiction du ministère des Travaux publics, on n'a qu'à soumettre un bill à cet effet. Si l'on veut faire la même chose pour d'autres ministères, que l'on soumette une législation à cette fin et qu'on laisse à la Chambre le soin de décider la question. Pourquoi cette dernière confirait-elle ce pouvoir à l'Exécutif ?

Il ne semble exister aucune bonne raison pour justifier une pareille chose, et il ne peut se présenter aucune circonstance imprévue qui soit de nature à faire du délai qui pourra s'écouler entre la fin de la présente session et le commencement de l'autre, un événement de nature à nuire à l'intérêt public. Cette loi ne me paraît pas nécessaire. Pour les départements les plus importants, la loi contient des dispositions qui ont été considérées comme suffisantes jusqu'à présent dans l'intérêt public, et je considère que l'on devrait nous faire connaître la raison qui porte le gouvernement à soumettre une législation de cette nature à une époque aussi avancée de la session.

Quel nouvel événement s'est produit dans les affaires publiques qui rend nécessaire la mise en vigueur d'une législation d'un caractère aussi général. La seule raison que l'on a invoquée pour justifier cette innovation, et celle qui a été invoquée par le ministre de la Justice lorsqu'il nous a dit, qu'une législation analogue existait déjà pour trois ou quatre ministères. Cette législation n'a donc pas été trouvé suffisante ? Quelle est la véritable raison qui a obligé le gouvernement de soumettre ce bill, et qu'entend-il faire grâce à ces dispositions ? Si le gouvernement n'a pas un but particulier en vue, en soumettant cette mesure, alors, je dis qu'il ne devrait pas insister pour la faire adopter. Si on lui a soumis un projet, tendant à faire passer certains travaux de la juridiction d'un département dans un autre, il devrait nous faire connaître la nature de cette proposition. A moins que le gouvernement soit en état de nous indiquer une raison bien évidente pour justifier une pareille législation, je la considère comme étant absolument inutile.

Le PREMIER MINISTRE : Je ferai observer à mon honorable ami que ce bill est fondé sur le statut relatif au département de l'Agriculture, qui a déjà été cité, mais que je prendrai la liberté de rappeler de nouveau dans ses détails.

L'article 4 du chapitre 24 dit :

Les matières suivantes sont dans les attributions du ministre de l'agriculture :

1. L'agriculture.
2. L'immigration et l'émigration.
3. L'hygiène publique et la quarantaine.
4. L'hopital de marine et des immigrants à Québec.
5. Les arts et manufactures.
6. Le recensement, la statistique et les archives de la statistique.
7. Les brevets d'invention.
8. Les droits d'auteur.
9. Les marques de commerce.
10. Les stations agronomiques.

Cet article donne au ministre de l'Agriculture certaines attributions très étendues ; mais le statut déclare que l'Exécutif pourra y ajouter quelque autre attribution, ou en retrancher, pour les donner à d'autres ministères ; c'est ce que le gouvernement se propose de faire en vertu de ce bill, s'il est voté.

Le service de l'immigration et de l'émigration a été transféré du département de l'Agriculture à celui de l'Intérieur. Nous croyons aussi que l'hôpital de marine de Québec devrait être transféré du département de l'Agriculture à celui de l'Intérieur ou à celui de la Marine et des Pêcheries. Il sera utile avant longtemps de faire un remaniement des attributions des départements de la Marine et des Pêcheries, des Travaux publics et des Chemins de fer et Canaux. Dans l'état actuel des choses, un vaisseau partant de Fort-William pour Québec, ou plus bas, appartient au ressort du ministre de la Ma-

rine et des Pêcheries tant qu'il navigue sur les grands lacs ; en entrant dans les canaux, il tombe sous la juridiction du département des Chemins de fer et Canaux ; sur le fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, il dépend du ministère des Travaux publics ; en aval de Québec il intéresse le département de la Marine et des Pêcheries. A mon avis, voilà quelque chose d'absurde. Ce vaisseau devrait dépendre du même département sur tout son parcours. Il peut subir une avarie à tel endroit, et une autre un peu plus loin, et son propriétaire se trouverait obligé de s'adresser à deux départements différents. Pour ma part, je crois que nous devrions remanier ces lois suivant les dictées du bon sens. Mon opinion est que nous devrions faire du département des Travaux publics un grand département de construction. Après qu'une construction a été érigée, si c'est un phare, l'administration en est confiée au ministère de la Marine et des Pêcheries ; si c'est un quai, il va au même département ; si c'est une salle d'exercice, elle va au département de la Milice ; si c'est un bureau de poste, il devrait échoir au ministère des Postes ; mais avec notre système absurde, l'administration de l'hôtel des postes dans la ville de Toronto ou de Charlottetown, ou n'importe où, est donnée au ministère des Travaux publics, au lieu du département des Postes. Tous les gardiens et les manœuvriers dépendent du ministère des Travaux publics. Je préférerais confier la charge de ces bâtiments aux ministères propres dont ils dépendent ; c'est le but de notre projet de loi.

M. BARKER : Le chef du gouvernement a invoqué le statut relatif au département de l'Agriculture. J'ai peine à croire que l'honorable ministre parlait sérieusement en disant que nous pourrions confier l'exécution de travaux publics au ministère de l'Agriculture. Il n'y a certainement rien d'analogue entre les attributions des deux départements. La disposition de l'acte relatif au département de l'Agriculture autorisant le gouvernement à y reporter certaines attributions prises dans d'autres ministères, doit vouloir dire que les attributions ainsi réunies seront du même ordre. Certes, je ne saurais concevoir qu'on pût transférer au département de l'Agriculture l'administration des chemins de fer nationaux. Il est impossible pour quiconque d'imaginer que l'acte concernant le département de l'Agriculture donne au gouvernement le pouvoir de transférer à ce département la direction de tous les chemins de fer du Canada. Si vous pouvez transférer les travaux publics, vous pouvez aussi transférer les chemins de fer, et tout autre service, à la haute direction de l'honorable ministre qui, avec l'assistance de l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell), gère le département de l'Agriculture.

Le premier ministre a dit que le département des Chemins de fer avait beaucoup d'analogie avec le département de l'Agriculture. Si le chef du gouvernement désire transférer du département des Travaux publics au département des Chemins de fer et Canaux certains ouvrages comme ceux établis ou à établir dans les ports, ou autres travaux ayant quelque rapport avec l'établissement des chemins de fer, qu'il dépose un projet de loi en conséquence ; nous y donnerons notre examen le plus attentif, et le gouvernement pourra alors, avec quelque raison, invoquer l'à-propos d'un remaniement des attributions ministérielles. A tout événement, le sujet sera étudié avec attention par la Chambre. Ce à quoi j'objecte, c'est de donner au gouvernement le pouvoir de transférer à volonté des attributions importantes d'un ministère à l'autre.

Je n'ai pas l'intention d'appuyer bien longuement sur ce sujet ; il me paraît si clair, que ce serait faire injure à l'intelligence des partisans du gouvernement—et à coup sûr aux députés de l'opposition—de plaider la chose. S'il est, dans le département des Travaux publics, des attributions qui pourront être convenablement transférées à d'autres départements ministériels, que le très honorable ministre nous soumette un bill définissant à nouveau les attributions des différents ministères, et la Chambre en décidera. Les attributions de chaque département sont définies par la loi ; elle n'a pas laissé au caprice des gouvernements la faculté de les diviser.

Mais le très honorable ministre désire renverser tout ce que le parlement a établi à différentes époques relativement aux attributions de chaque ministère. Le très honorable ministre veut transférer d'un département à un autre des attributions qu'il ne mentionne pas. Comme c'est le parlement qui a désigné à chaque ministère ses attributions et ses fonctions propres, que cette disposition législative soit respectée, et si jamais il était besoin de faire quelque modification à cet égard, le parlement les ferait lui-même ; mais le chef du gouvernement n'a pas le droit de nous demander de déléguer ces pouvoirs aux ministres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Est-ce que l'honorable député a examiné attentivement le bill, et s'il l'a fait, croit-il sincèrement que les mots suivants :

Il sera loisible à l'Exécutif de tranférer l'administration, la responsabilité et la direction de quelque ouvrage ——

impliquent la construction de travaux publics ?

M. BARKER : Mais l'article continue en disant :

—ou quelque pouvoir, responsabilité ou attribution se rapportant à quelque ouvrage ou série d'ouvrages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un instant, j'y arriverai. Est-ce que les mots que je viens de citer impliquent la construction d'un ouvrage ? Mon opinion est que cela est impossible ; ils signifient que la di-

rection et l'administration d'un ouvrage seront transférées au département de l'Agriculture, après que cet ouvrage aura été construit par le ministère des Travaux publics.

M. MONK : Y compris les quais de Montréal ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Après leur construction.

M. R. L. BORDEN : Supposons, comme cela arrive souvent, qu'un de ses ouvrages soit détruit et qu'il faille y dépenser $40,000 ou $50,000 en réparations. Est-ce que la rédaction de cet article telle qu'elle est ne comprendrait pas les travaux de réparations ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est une question à décider. Je ne suis pas prêt à exprimer une opinion à cet égard. Je veux dire simplement que cette rédaction ne me paraît pas devoir impliquer l'autorisation de faire des travaux de construction ou de premier établissement.

M. BARKER : Apelleriez-vous travaux publics, la construction de la section orientale du chemin de fer transcanadien ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans doute ; car il s'agirait ici de construction, ce qui est une chose différente. La question que je pose est celle-ci : La direction et l'administration d'un ouvrage public comportent-elles la faculté de construire cet ouvrage? Je ne le crois pas, quant à moi.

L'article continue ainsi :

ou quelque pouvoir, responsabilité ou attribution se rapportant à quelque ouvrage ou série d'ouvrages, soit publics,soit privés.

Il me semble que ce pouvoir, cette responsabilité ou cette attribution sont précisément le pouvoir, la responsabilité ou l'attribution exercée, par exemple, par le ministère des Travaux publics sur la commission du port de Montréal ou de Québec. Cela ne comporte pas la construction, mais simplement une sorte de surveillance ou de contrôle des actes de ces corporations.

Je conçois très bien que si ces mots devaient comporter les travaux de construction, il faudrait préciser davantage en ajoutant un article ayant pour objet de protéger ces ouvrages publics en question. Si notre honorable collègue est convaincu qu'il y a quelque danger de ce côté-là, et que les dispositions que j'ai déjà signalées sont insuffisantes, il pourrait être utile d'y adjoindre ce paragraphe :

Et les dispositions de la loi sur les travaux publics, en tant qu'elles seront applicables dans l'espèce, s'appliqueront à tout ouvrage ou propriété de l'Etat, dont l'entretien, la direction et l'administration sont transférés en vertu du présent article à un autre département.

Ainsi le public se trouvera protégé, comme le désire l'honorable député.

M. FITZPATRICK.

M. BARKER : Est-ce qu'un ouvrage public est un ouvrage dont la construction est finie?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire que mon honorable ami sache bien que ce que nous transférons d'un département à l'autre, c'est l'administration ou la direction des ouvrages publics. Ce qu'il doit surtout examiner, c'est la signification des mots " administration, responsabilité et direction." Est-ce que l'un quelconque de ces termes comporte des travaux de construction?

M. R. L. BORDEN : C'est attacher à ces mots une importance qu'ils n'ont pas ; car ils ne sont point répétés dans la dernière partie de l'article, comme l'honorable député de Colchester (M. Gourley) vient de me le faire remarquer :

L'Exécutif peut à toute époque transférer l'administration, la charge et la direction de tous travaux publics ou pouvoirs, devoirs ou fonctions relatifs à tous travaux, soit publics, soit privés, qui sont assignés ou attribués par statut à un ministre ou un département, à tout autre ministre ou département ; et dès la date fixée à cette fin par l'Exécutif, ces pouvoirs, devoirs ou fonctions seront transférés et attribués à cet autre ministre ou département.

En laissant de côté tout à fait les mots auxquels le ministre de la Justice semble attacher tant d'importance, d'autres mots plus importants encore sont répétés une seconde fois dans cet article, et ceux-ci me paraissent comporter la signification que leur trouve l'honorable député de Hamilton (M. Barker), quelle que soit l'opinion entretenue à cet égard par le ministre de la Justice. Je pense que la première formule comprend les travaux de construction ; elle comporte certainement l'autorisation de faire les travaux de réparation ; mais les mots qui figurent dans la dernière partie de l'article ne laissent aucun doute au sujet du pouvoir de construction. Je ne crois pas que le ministre de la Justice voudrait prétendre plus longtemps que cette interprétation n'est pas exacte. Est-il possible d'imaginer une formule plus générale et plus compréhensive que celle-ci : " les pouvoirs, devoirs ou fonctions relatifs à tous travaux ou classe de travaux publics "? Je défie n'importe quel membre de cette Chambre de rédiger un article en termes plus compréhensifs, pour signifier le pouvoir de construire et tous autres pouvoirs. Suivant moi, ils signifient qu'on aura le pouvoir de construire autant que celui d'administrer.

M. MONK : Malgré toute la déférence due à l'avis de l'honorable ministre de la Justice, je crois sincèrement que la formule " administration, responsabilité et direction de tout ouvrage public " doit s'entendre comme signifiant aussi la construction de cet ouvrage. Si notre honorable ami a quelque doute sur ce point, si c'est bien son intention de transférer un ouvrage à quelque autre département, pourquoi ne se sert-il pas du mot " entretien "? Mais le ministre de la Jus-

tice ne le fera pas, car le premier ministre a livré la pensée ministérielle en disant tout à l'heure qu'il serait utile de transférer au ministère de la Milice et des Pêcheries les ouvrages ayant quelque rapport avec le service de la navigation entre Montréal et Québec, par exemple, lesquels intéressent plusieurs départements.

C'est avec ce programme qu'on a fait l'élection de Maisonneuve. Mais le ministre des Travaux publics ne consentirait pas à une modification par voie législative, comme celle promise par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et comme il sera impossible d'obtenir ce consentement, on fera cette modification par voie de décret du Conseil des ministres, pour passer l'épreuve des prochaines élections. L'honorable chef de l'opvernement est-il prêt à assurer qu'on ne se propose pas de transférer, dans le cours des prochains six mois, certaines attributions du ministre des Travaux publics au ministre de la Marine et des Pêcheries ? Si le premier ministre veut faire une déclaration formelle dans ce sens, malgré que je trouve le bill inutile et imprudent, je le voterai. Notre très honorable ami n'en fera rien, car il a laissé connaître sa pensée de derrière la tête. J'estime donc que ce projet de loi doit être repoussé, d'abord pour une question de principe, et ensuite parce qu'il n'est qu'un appât pour le poisson électoral.

Le PREMIER MINISTRE : Je déclare que si ces attributions sont transférées, elles resteront au département à qui nous les donnerons, et ne feront pas retour au ministère à qui elles auront été enlevées.

M. R. L. BORDEN : Je désire inviter l'honorable ministre de la Justice à nous dire s'il considère que les mots en question comportent la " construction ". Et s'ils n'impliquent pas " construction ", pourquoi abandonne-t-on les sauvegardes qui protègent aujourd'hui les travaux publics ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je pense, en effet, que les sauvegardes qui entourent les travaux publics devraient être reportées dans ce projet de loi ; et dans ce but je propose d'y ajouter ces mots :

Et les dispositions de la loi sur les travaux publics, en tant qu'elles sont applicables à l'espèce, s'appliqueront à tout ouvrage ou propriété de l'Etat dont l'entretien, la direction et l'administration sont transférés en vertu de cet acte à un autre département.

M. COCHRANE : Le ministre de la Justice voudra-t-il nous dire quelles attributions seront laissées au ministre des Travaux publics ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela ne me regarde pas.

L'amendement est adopté.

M. MONK : J'estime que ces changements ne doivent être faits qu'après mûr examen, et je propose, en conséquence, que cette loi n'entre en application que le premir septmbre 1904.

M. COCHRANE : Qui attend perd son temps !

M. HENDERSON : Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne veut pas attendre.

L'amendement est repoussé.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

LE TARIF.—VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer sur les voies et moyens de prélever les subsides qui doivent être votés à Sa Majesté.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Les intentions du gouvernement relatives au tarif ont été annoncées à la Chambre au commencement de la présente session, et, selon la pratique suivie en Canada, les modifications proposées en cette circonstance sont entrées en vigueur immédiatement. Mais il est nécessaire de promulguer formellement ces modifications en les incorporant dans un bill fondé sur une résolution duement votée par la Chambre. J'invite le comité à prêter son attention à la résolution contenue dans les avis de motion inscrits au feuilleton des procès-verbaux, à la page 194, en date du 16 avril. On verra que c'est une résolution rédigée dans les formes pour la ratification de quelques changements qui ont été publiés à cette époque, et je désire proposer l'adoption de cette résolution légèrement modifiée par l'adjonction d'un paragraphe pour lequel je sollicite l'attention du comité.

La résolution relative à l'imposition d'une surtaxe sur certaines marchandises étrangères contenait ces mots :

Cette surtaxe ne sera pas exigée sur les marchandises réellement achetées le ou avant le 16me jour d'avril 1903 par une société, maison ou individu, pour être transportées immédiatement au Canada.

Plus tard, comme la presse l'annonça au public, on décida que l'idée exprimée par les mots : " pour être transportées immédiatement au Canada " devrait être définie plus clairement ; en conséquence, l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) émit une circulaire explicative et en même temps annonça à la Chambre qu'à propos des mots " pour être transportées immédiatement au Canada ", le privilège d'importer sans payer la surtaxe devait s'étendre à toutes les marchandises réellement achetées avant le dépôt du budget, mais ne pouvant être transportées au Canada que plus tard, pour la raison que les commandes ayant été données et les contrats signés, il fallait accorder un délai raisonnable pour permettre aux importateurs d'enlever leurs marchandises.

Nous ne nous sommes départis de l'application du règlement qui oblige toutes les

marchandises qui n'avaient pas été réellement achetées antérieurement à cette date, à acquitter la surtaxe ; mais dans tous les cas où les marchandises avaient été réellement achetées avant l'établissement de la surtaxe, nous avons prolongé jusqu'au 30 septembre le délai pendant lequel ces marchandises devaient être importées, pour échapper à la surtaxe.

Nous avons observé cette disposition, et j'ai lieu de croire que le commerce s'en est bien trouvé ; autrement, il eût souffert des inconvénients fort désagréables.

Je propose donc qu'on vote l'amendement en supprimant les mots : "pour être transportées immédiatement au Canada", et en leur substituant ceux-ci: "pourvu qu'elles soient transportées au Canada le ou avant le 30 septembre 1903." Sans cela, la résolution reste dans le même état qu'au moment du dépôt du budget.

M. GOURLEY : Quelle date avez-vous assignée? Il me semblait que c'était le 15 septembre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; c'est le 30.

M. R. L. BORDEN : Que vouliez-vous dire? Que la surtaxe ne devait pas frapper les marchandises achetées antérieurement au 30 septembre de cette année?

Le MINISTRE DES FINANCES : Importées ; pas achetées. Pour bénéficier de l'exemption de la surtaxe, les marchandises devaient avoir été achetées avant le dépôt du budget et avoir été importées avant le 30 septembre. Cette date est aujourd'hui dépassée, et on peut dire que l'exemption a pris fin. La surtaxe frappe aujourd'hui toutes les marchandises importées.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais savoir s'il existe à cet égard un décret du conseil des ministres, et à quelle date il a été rendu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas, à proprement parler, de décret du conseil des ministres, car le cabinet ne pourrait en rendre qu'après le vote de cette loi. Mais, conformément à la coutume suivie en Canada, le gouvernement a pris des dispositions immédiates à la suite de la déclaration ministérielle qui a accompagné le dépôt du budget. Toutefois, les règlements que nous avons établis ont eu le même effet que s'ils avaient été autorisés par décret ; tant que cette loi n'était pas votée, nous n'avions pas le pouvoir légal de rendre un décret.

M. R. L. BORDEN : Certes, tout cela est assez singulier, car vous avez besoin d'une loi régulièrement votée pour vous absoudre d'un acte d'illégalité, et dans l'espèce votre action est doublement illégale, car vous ne pouvez vous fonder ni sur un statut, ni sur un décret.

M. HENDERSON : La presse discute beaucoup la question de savoir sur qui retombe en définitive le poids de la surtaxe. L'honorable ministre pourrait-il nous faire connaître son opinion à cet égard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le moment pour notre honorable collègue de se rappeler sa prétention que ce n'est pas le consommateur qui paye le droit.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (l'honorable M. Fielding) n'en croit pas un mot.

La résolution telle qu'amendée est adoptée.

A l'article 4.

M. R. L. BORDEN : Que signifie?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi votée à la dernière session prescrivait le payement d'une licence, mais cette loi n'entra pas en application. Nous n'avons pas abrogé l'ancien article du tarif ; mais la loi ayant été depuis promulguée, nous percevrons le droit sous la forme de licence.

Il y a aussi une autre résolution, dont avis a déjà été donné. Elle se rapporte aux affiches d'un caractère condamnable. L'autorité a le droit d'empêcher l'importation des affiches indécentes ; mais une délégation est venue nous exposer qu'il ne convenait pas de laisser étaler sur les murs de nos villes des scènes de crime. On a pensé que la familiarité du crime engendré par la vue quotidienne de ces horreurs n'était pas de nature à maintenir notre jeunesse dans le chemin de la vertu, et nous avons cru sage d'interdire l'importation d'affiches représentant des scènes de crime ou de violence.

M. R. L. BORDEN : Est-ce un moyen détourné qu'on prend pour se débarrasser de la littérature électorale du parti conservateur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; néanmoins, je suis porté à croire qu'un homme qui voudrait être un peu sévère pourrait ranger cette littérature parmi les offenses relevant de la justice criminelle. Mais, nous entendons user de générosité.

M. D. L. BORDEN : Notre honorable ami ne m'a pas compris. La littérature électorale du comité conservateur fait le récit des actes criminels et des scènes de violence perpétrés par le gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette littérature n'est pas passée par les douanes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre honorable ami (M. R. L. Borden) sera sans doute heureux d'apprendre que cette industrie domestique peut encore se maintenir malgré le tarif libéral.

M. R. L. BORDEN : Certes, il en existe une manufacture considérable de l'autre côté de la Chambre.

Les résolutions sont rapportées, lues la première et la seconde fois. et adoptées.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le MINISTRE DES FINANCES demande et obtient l'autorisation de déposer le bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897.

LA COMMISSION DES GARDE-BESTIAUX.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport de la commission sur les garde-bestiaux.

M. R. L. BORDEN : C'est assez volumineux pour arrêter un convoi.

M. CLANCY : Vous proposez-vous de le faire imprimer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme la matière de ce rapport a déjà fait le sujet d'une loi, je doute qu'il soit utile de l'imprimer, tout intéressant qu'il est.

M. CLANCY : Il pourrait être intéressant de connaître les expériences faites avec le petit taureau borgne.

M. ROBINSON : Ce rapport sera-t-il publié ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous le déposons sur le bureau. La Chambre décidera s'il doit être imprimé.

SUBSIDES—DERNIERE EPREUVE.

La Chambre procède à l'examen de certaines résolutions rapportées en comité des subsides.

Résolution n° 20.

M. R. L. BORDEN : Avant de voter cette proposition en dernière épreuve, je désire signaler à l'attention du gouvernement ce fait que les fonctionnaires des postes, dans la ville d'Halifax, m'ont envoyé il y a quelques semaines la copie d'une pétition adressée par eux au directeur général des Postes, dans laquelle je lis :

Qu'ils demandent humblement et respectueusement quela rétribution des fonctionnaires du service extérieur du département des Postes soit relevée et mise sur le même pied que celle des fonctionnaires du service intérieur.

Les pétitionnaires indiquent deux raisons pour motiver leur demande d'une augmentation de traitement : la première, c'est l'augmentation du coût de l'existence ; la seconde, c'est la lourde responsabilité des devoirs du fonctionnaire des postes. Dans leur pétition, ils disent que

Toutes les classes de travailleurs ont dû réclamer un salaire plus élevé pour répondre aux exigences du prix de la vie ; et dans le cas des employés des Postes, la nature spéciale de leurs devoirs, qui demande une présence au bureau tôt le matin et tard le soir, exige que les fonctionnaires résident dans le voisinage du bureau de poste, les obligeant ainsi à payer de gros loyers. Quant à ceux qui ne peuvent acquitter des loyers trop chers et qui sont forcés d'habiter à une grande distance du bureau de poste, ou dans la banlieue, ils trouvent bien dur de se conformer, comme ils sont tenus de le faire, à une présence ponctuelle et régulière.

Ils exposent aussi dans la pétition que leur tâche de travail est très irrégulière et difficile, les obligeant à se rendre de bonne heure au bureau de poste le matin et à y rester tard le soir ; que la responsabilité et les devoirs du bureau sont très grands et sévères et que c'est pour ces motifs qu'ils sollicitent la bienveillante attention du gouvernement.

Ce sujet, je crois, a été déjà discuté à l'occasion du dépôt d'un projet de loi soumis par le directeur général des Postes, et visant les fonctionnaires du service intérieur. La pétition invoquent des motifs suffisants, à mon avis, pour s'imposer à la considération du gouvernement. Je sais de science certaine que la tâche des employés du service extérieur des postes est dure, et je crois que leurs traitements n'a pas été relevé depuis longtemps, bien que le prix de la vie ait augmenté dans les huit ou dix dernières années.

Je sollicite donc, au nom des pétitionnaires, la considération du gouvernement pour les faits exposés dans la requête.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je signalerai à l'attention de mon honorable collègue, le directeur général des Postes, les observations que vient de formuler notre honorable ami (M. R. L. Borden.)

ACTE DES CHEMINS DE FER—CONFERENCE AVEC LE SENAT.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a reçu du Sénat le message suivant :

Le 22 octobre 1903, le Sénat a voté un ordre du jour ordonnant qu'un message fût envoyé à la Chambre des communes pour faire connaître à cette Chambre qu'il désire avoir une autre conférence avec la Chambre des communes dans le but de lui communiquer les nouvelles raisons qui ont engagé le Sénat à insister pour l'acceptation des amendements qu'il a faits au bill intitulé : "Acte amendant et refondant la loi sur les chemins de fer," et pour faire savoir que les mandataires du Sénat s'assembleront dans la salle n° 8 du Sénat, à onze heures du soir.

Le PREMIER MINISTRE propose que la Chambre accepte le projet de conférence offert par le Sénat.

M. BARKER : A propos des formalités ordonnées par ces procédures, je demanderai s'il ne serait pas nécessaire de convoquer une conférence libre. D'après la procédure ordinaire, il me paraît que l'une des deux Chambres soumet des résolutions adoptées par cette Chambre, à l'autre Chambre, et il semble impossible d'arriver à un moyen terme par une conférence. J'aviserais le chef du gouvernement de donner aux mandataires de la conférence le pouvoir de pro-

voquer ce qu'on appelle une discussion libre ou une conférence libre.

Le PREMIER MINISTRE : L'avis a du bon ; mais j'ignore, pour ma part, un peu de ces formalités. Je n'ai pas eu le temps de consulter les autorités pour savoir ce qu'il faut faire en pareil cas. Mais si nous avons le pouvoir, à cette phase du conflit, de faire la proposition d'une conférence libre, je l'ajouterais certainement à ma motion.

M. l'ORATEUR : Suivant Bourinot, la procédure me paraît être celle-ci : " Si un bill est envoyé de la Chambre des communes au Sénat et que celui-ci y fait des modifications dans lesquelles il persiste, alors la Chambre des communes demande une conférence, et des fondés de pouvoir ou mandataires sont désignés pour aller conférer avec le Sénat et exposer les raisons pour lesquelles ils refusent d'accepter ses amendements. Si la première conférence échoue, le Sénat a le droit de demander une nouvelle conférence pour exposer les raisons pour lesquelles il persiste à maintenir ses amendements." C'est ce que le Sénat fait en ce moment ; il demande une autre conférence avec la Chambre des communes pour exposer les raisons pour lesquelles il maintient son amendement. Si, après cette tentative, il n'intervient pas un accord, il pourra être convoqué une conférence libre. Voici, du reste, ce que dit Bourinot sur ce sujet :

Le rapport des mandataires est alors discuté par la Chambre à qui il est adressé, et qui prend une décision à cet égard ; ceci peut se faire immédiatement ou être remis à plus tard. le résultat serait communiqué à l'autre Chambre par un message. Quelquefois une autre conférence serait nécessaire, si la première n'a pas donné lieu à un arrangement entre les deux chambres. Elles peuvent avoir encore une conférence libre, si les deux premières n'ont eu aucun résultat.

Après deux conférences sans résultat, il peut y avoir une conférence libre.

Le PREMIER MINISTRE propose que les honorables sir William Mulock, Fitzpatrick, Fielding, Haggart, Blair, et MM. R. L. Borden, Monk, Barker, Emmerson, Clarke, Demers (Saint-Jean et Iberville) soient désignés comme les mandataires de la Chambre des communes à la conférence avec le Sénat.

La motion est adoptée.

M. l'ORATEUR : Le moment fixé pour la réunion de la conférence entre les deux Chambres au sujet de certains amendements faits au bill (n° 21) intitulé : " Acte amendant et consolidant la loi sur les chemins de fer ", étant arrivé, le secrétaire de la Chambre lira les noms des mandataires de la Chambre des communes.

Le secrétaire lit les noms.

M. l'ORATEUR : Les membres de la Chambre des communes qui viennent d'être nommés se rendront au lieu de la réunion, et durant ce temps la séance sera suspendue.

En conséquence, la séance est suspendue.

M. l'Orateur reprend le fauteuil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick), au nom des mandataires de la conférence, rapporte les raisons invoquées par le Sénat pour maintenir ses amendements au bill (n° 21) intitulé : " Acte amendant et consolidant la loi sur les chemins de fer."

Le PREMIER MINISTRE propose :

Qu'un message soit envoyé au Sénat, demandant une conférence libre sur le projet d'amendement au bill (n° 21) intitulé : " Acte amendant et consolidant la loi sur les chemins de fer."

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE propose

Que les mandataires de la Chambre des communes à la conférence, soient les honorables sir Wm. Mulock, Fielding, Fitzpatrick, Haggart, Blair, MM. Borden (Halifax), Monk, Baker, Emmerson, Clarke, Demers (Saint-Jean et Iberville) et Wade.

La motion est adoptée.

SUBSIDES—EN DERNIERE EPREUVE.

La Chambre reprend l'examen des résolutions adoptés en comité des subsides.

On rend compte des délibérations.

L'ACTE DES CHEMINS DE FER DE 1903 —LA CONFERENCE AVEC LE SENAT.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le Sénat consent à une conférence libre et que les mandataires du Sénat sont les mêmes qui l'ont représenté dans les deux conférences précédentes.

En conséquence, la séance est déclarée suspendue.

M. l'Orateur reprend plus tard le fauteuil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, je pense pouvoir vous faire un compte rendu sommaire de la conférence qui a eu lieu dans une des salles du Sénat. Il a été décidé que les amendements numérotés 5, 6, et 7 sont acceptés et que l'amendement relatif au droit d'appel, article 11, ne soit pas accepté.

Le Sénat y a consenti, et l'article demeure tel qu'il a été voté par la Chambre.

M. l'ORATEUR : Le rapport de la conférence sera inscrit à l'ordre du jour de demain et je présume qu'il fera l'objet d'une motion en conséquence.

L'honorable M. BLAIR : De peur qu'il n'y ait quelque malentendu, je me permettrai de faire observer que les mandataires de la Chambre des communes ont consenti à accepter les amendements numérotés 5, 6 et 7,

du Sénat. Toutefois, il y a eu une modification consentie par le Sénat et acceptée par les mandataires de la Chambre des communes, c'est que l'article 5 du bill original fût rétabli avec une légère modification du texte. Cela apparaîtra dans le rapport écrit que le ministre de la Justice doit soumettre à la Chambre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il sera préférable de dresser un rapport formel pour demain.

M. R. L. BORDEN : Ce sera préférable ; car il est mieux, pour éviter tout malentendu, que le rapport fait au Sénat et à la Chambre soit identiquement le même quant aux termes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pensions bien que la prorogation aurait lieu cet après-midi ; mais à la suite d'une information qui nous a été donnée au cours de la conférence avec le Sénat, la clôture n'est pas possible pour demain, et dans ce cas, nous pouvons compter qu'elle aura lieu à une heure dont nous conviendrons à notre prochaine séance. Nous n'avons donc pas besoin de continuer la séance.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est ajournée à vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 23 octobre 1903.

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

LOI CONCERNANT CERTAINES COMPAGNIES DE PRETS.

A l'appel de l'ordre du jour.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que l'article 35 du feuilleton : prise en considération d'un amendement fait par le Sénat au bill (No 24) à l'effet d'étendre les pouvoirs des compagnies de prêts (M. Thompson), soit mis au nombre des mesures ministérielles.

L'amendement du Sénat consiste à remplacer le titre du bill : " Acte à l'effet d'étendre les pouvoirs des compagnies de prêts " par le titre suivant : " Acte concernant certaines compagnies de prêts." Il n'y a pas d'autre modification.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que l'amendement soit voté en deuxième délibération et adopté.

La motion est adoptée.

COMMISSION DE LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je dois dire qu'à mon avis la prorogation ne devrait pas avoir lieu avant que nous ayons mis à l'étude la décision du tribunal relativement à la frontière de l'Alaska.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, je lui dirai que ce sujet de discussion est de mise, mais qu'avant de l'aborder il vaudrait mieux expédier les affaires de routine, ce qui peut se faire très rapidement, et communiquer au Sénat le résultat de nos délibérations.

SUBSIDES.—DERNIERE EPREUVE.

La Chambre met à l'étude certaines résolutions adoptées en comité des subsides.

Ministère des postes.—Somme aditionelle requise pour le service extérieur, $15,000.

M. R. L. BORDEN : Je désire signaler à l'attention du gouvernement une plainte qui m'a été communiquée relativement au service postal à Vankleek-Hill. Cette plainte se lit ainsi :

Depuis un an, le service de la malle entre Vankleek-Hill et les bureaux suivants, à savoir : Stardale, Barb, Saint-Eugène et Sainte-Anne de Prescott, Plantagenet, Alfred, Caledonia Springs, McAlpine's, etc., n'a fait que nous exaspérer, et le gouvernement, par la bouche de son despotique directeur général des postes, a même refusé d'obliger les fonctionnaires à s'acquitter des devoirs qu'exige d'eux ce service digne du moyen-âge.

Ainsi, Barb est à huit milles de Vankleek-Hill ; Saint-Eugène à dix milles ; Stardale à trois milles ; Caledonia-Springs à huit milles ; Alfred à quinze milles et Plantagenet à vingt-deux milles. Les lettres prennent trois jours pour se rendre à ces bureaux.

Voici un exemple frappant. La " Eastern Ontario Review " est mise à la poste, à Vankleek-Hill, tous les vendredis à huit heures du matin. Aujourd'hui, lundi, dans l'après-midi, cette publication n'est pas encore parvenue à Stardale ni à Sainte-Anne de Prescott.

Vous vous rendez facilement compte qu'à la campagne les cultivateurs sont fortement déçus et tracassés lorsqu'ils ne reçoivent pas leur journal hebdomadaire à temps pour le lire le dimanche.

Lorsque je tiens compte de la faible distance qui sépare ces endroits, il me semble que mon correspondant a bien raison de me demander de faire connaître ses griefs au gouvernement, ce que je fais aussi laconiquement possible.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me transmettre les papiers relatifs à cette plainte.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai que la lettre que je viens de lire et je la remettrai aux rédacteurs des Débats afin que l'honorable premier ministre puisse la faire connaître au directeur général des Postes.

VOIES ET MOYENS.—ARPENTAGES POUR LE TRACE DU CHEMIN DE FER NATIONAL A TRAVERS LE CONTINENT.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre se forme en comité, je voudrais savoir si le gouvernement a reçu des nouvelles des équipes d'arpenteurs chargés d'explorer le tracé de la division est du Grand-Tronc-Pacifique, et dans l'affirmative, quelle est la nature de ces nouvelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a été posée hier, je crois, et j'ai déclaré que nous n'avions pas de rapports sur ce sujet. Nous n'avons pas d'arpenteurs sur le terrain. Le Grand-Tronc-Pacifique a fait faire certains arpentages.

M. CLARKE : Où ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai puisé mes renseignements dans les journaux. Je crois que la compagnie a fait explorer le pays qui sépare North-Bay de Winnipeg. Quoi qu'il en soit, nous ne connaissons que les faits qui sont de notoriété publique. Les rapports, s'il y en a, ont été soumis à la compagnie par ses arpenteurs et n'ont pas été divulgués au gouvernement.

LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'apprendrai au ministre des Finances que j'ai l'intention d'offrir certaines observations au sujet de la décision concernant la frontière de l'Alaska. Le moment serait propice : mais le premier ministre est absent et j'attendrai l'instant qui conviendra à la droite.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le représentant de Labelle a pris la parole sur cette question et le premier ministre lui a demandé d'attendre pour prononcer son discours que les affaires de routine fussent expédiées, promettant de lui fournir l'occasion de ramener ce débat sur le tapis. Si l'honorable député désire également traiter ce sujet, il sera libre de le faire et nous lui en procurerons l'occasion dans le cours de la journée.

M. R. L. BORDEN : Alors, j'attendrai un moment plus favorable, puisqu'il est entendu que l'occasion me sera offerte de provoquer ce débat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

LE COMMERCE DE BOIS DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je profiterai de la présentation de cette motion pour signaler au gouvernement la dépêche suivante reçue d'une importante maison manufacturière de la Colombie Anglaise :

Ne pourrait-on pas, avant la prorogation, frapper d'un droit d'importation le bois et les bardeaux. La ruine nous menace, car le commerce de bois de l'Etat de Washington est dans le marasme et de fortes quantités de bois et de bardeaux des Etats-Unis sont vendus à perte sur nos marchés. L'Angleterre a sacrifié notre territoire ; est-ce que notre-gouvernement a l'intention de persister à sacrifier les droits du commerce canadien ?

Cette dépêche ne m'était pas adressée ; c'est un autre membre de l'opposition qui l'a reçue. Personnellement, j'ignore si les marchands de bois de l'Etat de Washington exportent actuellement du bois au Canada, mais le destinataire de cette dépêche m'apprend qu'une maison américaine a dernièrement obtenu l'entreprise de la fourniture de $276,000 valant de bois à des prix un peu plus bas que ceux que demandaient les maisons canadiennes. A ces prix-là, cependant, les nôtres sont incapables de soutenir la concurrence. On laisse entendre que, vu le marasme où se trouve plongé le commerce de bois de l'Etat de Washington, les Américains vendent leurs produits à ces prix-là dans le dessein de ruiner les commerçants de bois du Canada. Est-ce vrai ? Je l'ignore. mais si c'est vrai, il me semble qu'un tel état de choses s'impose à l'attention du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques-uns d'entre nous seront probablement surpris d'apprendre que certaines branches du commerce des Etats-Unis sont plongées dans le marasme, attendu que plusieurs députés de la gauche nous ont dit que si notre tarif était aussi élevé que celui des Etats-Unis, notre commerce serait à l'abri de toute perturbation et que tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Il y a donc lieu de croire que des crises commerciales peuvent sévir aussi bien sous un tarif élevé que sous un tarif très modéré. Toutefois, ce sujet est fort débattu. J'ai reçu une dépêche semblable à celle que l'honorable député vient de lire. Sans aborder le fond de la question, mon honorable ami conviendra avec moi, qu'à cette heure tardive de la session, il est impossible de rien faire et que tout débat serait oiseux. Du moins, tel est le sentiment du gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Pour ma part, je n'ai jamais soutenu qu'une crise commerciale ne pouvait pas se déclarer aux Etats-Unis. Au contraire, j'ai fait ressortir le fait que plusieurs entreprises industrielles au Canada pourraient être et seraient mises en péril par la pléthore des marchandises américaines jetées sur nos marchés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi les Américains inondent-ils nos marchés ?

M. R. L. BORDEN : Pour remédier aux conséquences de leur surproduction.

M. OLIVER : Puisqu'on a soulevé ce débat, je rappellerai à la Chambre que le gouvernement, en vertu de la loi, a institué une enquête pour découvrir s'il existe dans la Colombie Anglaise une coalition des marchands de bois. On s'est plaint qu'un trust avait illégitimement et illégalement fait renchérir le bois dont se servent les consommateurs canadiens. Si l'Etat de Washington inonde réellement le Canada de produits forestiers, tout ce que je puis dire c'est que c'est une aubaine pour notre pays de pouvoir s'approvisionner de bois dans l'Etat de Washington à des prix raisonnables.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'année financière expirant le 30 juin 1904, la somme de $29,385,685.46 soit accordé à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Je puis dire que d'après les calculs des employés de la Chambre, cette somme représente le total des différents crédits que nous avons adoptés.

M. TAYLOR : Je demanderai au ministre des Finances, si cette somme renferme les $32.04 que j'ai été illégalement contraint de payer pour des colis confiés aux messageries.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour inscrire cette somme au budget, il faudrait un message spécial de Son Excellence le Gouverneur général et j'espère que l'honorable député n'insistera pas maintenant.

M. TAYLOR : J'attendrai à la prochaine session pour vider cet incident.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas ce que ceci veut dire. Pourquoi cette résolution lorsque le comité a déjà adopté les différents crédits que la Chambre a ratifiés ensuite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui se fait ordinairement. On fait le total des crédits qui est mentionné dans le bill des subsides et les détails sont annexés au projet de loi.

M. TAYLOR : Cet argent a-t-il été voté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, parfaitement.

M. TAYLOR : Il y a vingt et un ans que je fais partie de cette Chambre, et je ne me souviens pas qu'une semblable résolution ait jamais été adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe absolument. C'est la pratique constante.

L'honorable M. HAGGART : En effet, cela a toujours lieu.

La résolution est rapportée, votée en deuxième délibération et adoptée.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente un bill (n° 271) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904.

La motion est adoptée, le bill voté en première et deuxième délibération, étudié en comité, rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

CODE CRIMINEL.—AMENDEMENT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je propose :

Que l'article 19 du feuilleton : " la Chambre de nouveau en comité sur le bill (No 215) modifiant de nouveau le code criminel, soit biffé et que ce bill soit retiré.

J'avais préparé ces amendements pour remédier à des inconvénients qui se faisaient sentir en certains endroits et qui avaient suscité des plaintes. Cependant, au cours du débat, je me suis aperçu qu'on ne considérait pas ces modifications comme suffisamment radicales. Depuis que cela m'a été signalé, je n'ai pas pu consacrer assez de temps à l'étude de ces amendements, et dans les circonstances, je crois préférable d'attendre à la prochaine session, car il devra y en avoir une avant longtemps.

La motion est adoptée.

TRAVAUX DANS ET SUR LES EAUX NAVIGABLES.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que l'article 20 du feuilleton : " la Chambre de nouveau en comité sur le bill (No 206) modifiant l'acte concernant certains travaux dans et sur les eaux navigables " soit biffé et que le bill soit retiré.

La motion est adoptée.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES—AMENDEMENT.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Que l'article 21 du feuilleton : " la Chambre de nouveau en comité sur le bill (No 3) modifiant de nouveau l'acte des élections fédérales, 1900 " soit biffé et que le dill soit retiré.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi retirer tout le bill qui contient des dispositions très importantes, des dispositions absolument nécessaires, nous disait le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) en proposant la création du comité spécial. On s'en souvient, le ministre a parlé d'un état de choses

grave que la loi électorale devrait réprimer et il a ensuite proposé la formation d'un comité devant lequel fut renvoyée cette proposition de loi dont le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) est l'auteur. J'étais absent dernièrement, lorsque ce bill a été mis à l'étude, mais j'ai cru que ses principales dispositions, sauf celle concernant le vote obligatoire, étaient approuvées par la Chambre et les membres du gouvernement.

Je crois qu'il serait regrettable de retirer le bill complètement, car il est indispensable de modifier au plus tôt la loi électorale. Je trouvais que le rapport du comité spécial n'allait pas assez loin et ne contenait pas certaines dispositions dont j'avais déjà fait ressortir la nécessité.

Le PREMIER MINISTRE : La principale disposition du bill, à savoir : le vote obligatoire, n'a pas été approuvée par la Chambre, car si quelques députés l'ont appuyée, d'autres recrutés dans les deux partis l'ont vivement combattue. Personnellement, j'aurais cordialement approuvée d'autres prescriptions du bill ; mais lorsque celui-ci a été étudié une seconde fois, on a soulevé des objections sérieuses contre sa rédaction que le ministre de la Justice entreprit de modifier. La multiplicité de ses occupations ne lui a pas permis de consacrer le temps voulu à ce travail. Par conséquent, je crois préférable d'attendre jusqu'à la prochaine session pour modifier la loi électorale.

JURIDICTION DE LA COUR DE L'ECHIQUIER EN MATIERE DE DETTES DE CHEMINS DE FER—AMENDEMENTS DU SENAT.

La Chambre met à l'étude les amendements faits par le Sénat au bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de dettes de chemins de fer —Le premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Le bill, tel qu'il avait été adopté par la Chambre, permettait à un créancier ou à un tiers d'exercer les pouvoirs qu'il conférait, à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux. Le premier amendement fait par le Sénat consiste dans l'addition des mots suivants :

Ou du consentement du comité des chemins de fer du Conseil privé à la demande——

Il est décrété qu'un créancier ordinaire ne pourra pas exercer ces pouvoirs, si ce n'est du consentement du comité des chemins de fer du Conseil privé.

L'honorable M. HAGGART : Cela veut-il dire que personne ne pourra intenter des procédures devant la cour de l'Echiquier, sous l'empire des dispositions du présent acte, pour faire vendre un chemin de fer, sans obtenir le consentement du comité?

Le PREMIER MINISTRE : Un créancier ordinaire ne le pourra pas.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que les mots : " comité des chemins de fer du Conseil privé " signifieront dorénavant la commission des chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je suis en faveur de cet amendement. De fait, lorsque la Chambre a adopté le bill, j'ai laissé entendre que c'était accorder un pouvoir extraordinaire à n'importe quel créancier de la compagnie.

L'amendement est ratifié.

Le PREMIER MINISTRE : Le deuxième amendement décrète que la compagnie devra avoir négligé d'exploiter le chemin de fer pendant trente jours, au lieu de dix, délai mentionné originairement dans le bill.

L'amendement est ratifié.

Le PREMIER MINISTRE : Le bill adopté par la Chambre statuait que :

A la demande d'un créancier de cette personne ou de cette compagnie ayant un lien ou droit de gage sur le chemin de fer ou partie d'icelui, ou d'un créancier hypothécaire dudit chemin de fer ou de partie d'icelui ordonner ou décréter pareille vente dudit chemin de fer, etc."

En vertu des amendements du Sénat, l'article se lira ainsi :

A la demande d'un créancier de cette personne ou de cette compagnie ayant un " premier " lien ou droit de gage sur le chemin de fer ou partie d'icelui ou d'un " porteur d'une première hypothèque."

Le mot " premier " est inséré avant le mot " lien " et les mots " porteur d'une première hypothèque remplacent les mots " créancier hypothécaire."

M. MARCIL (Bonaventure) : Quelle influence cela exercera-t-il sur le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur dans mon comté ? Ce chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur a été transporté aux fiédéicommissaires pour les porteurs d'obligations, et ils représentent un chemin de fer sur lequel il est dû $300,000 aux citoyens de mon comté. Demeureront-ils éternellement en possession de ce chemin de fer, empêchant les autres créanciers de recevoir ce qui leur est dû ? Ils sont obligés par la loi de faire circuler deux trains par jour dans les deux sens, mais depuis l'année dernière, ils n'ont fait circuler qu'un seul train dans les deux sens. J'ai aussi reçu du conseil municipal du canton de Restigouche une plainte portant que sur les trente premiers milles il n'y a pas de clôture sur le chemin de fer, et que la situation laisse beaucoup à désirer. Je tiens à savoir s'il existe quelque recours au moyen duquel les créanciers ordinaires du chemin de fer, les journaliers, les fournisseurs de matériaux et ceux qui ont fourni l'emplacement de la voie, puissent faire redresser leurs griefs.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pouvoir dire quel peut être l'effet de la loi relativement à ce chemin de fer en

particulier ; c'est là une question de droit sur laquelle je ne saurais exprimer d'avis.

L'honorable M. HAGGART : D'après l'amendement du Sénat, il ne peut être dirigé de poursuites devant la cour de l'Echiquier, pour la vente du chemin, qu'à la demande de la personne qui a un nantissement de premier ordre.

Le PREMIER MINISTRE : C'est bien ce que je comprends. Le Sénat amende l'article 6 en rayant les mots qui suivent :

Mais tout transport de ce genre fait aux fidéicommissaires ne soustraira pas ce chemin de fer aux dispositions de la présente loi.

L'honorable M. HAGGART : Je dois faire observer à l'honorable député (M. Marcil) que le chemin de fer en question est entièrement soustrait à la juridiction de la cour par cet amendement. Le tribunal ne peut rendre aucune ordonnance pour la vente de ce chemin de fer, s'il est entre les mains de fidéicommissaires.

M. MARCIL (Bonaventure) : Quand cette compagnie constata qu'elle était impuissante à exécuter son entreprise, le chemin de fer fut transféré à des fidéicommissaires et cela par une procédure judiciaire qui parait fort singulière aux yeux de simples profanes. Ces fidéicommissarires jouissent maintenant des recettes de ce chemin de fer et ils refusent carrément de payer un seul dollar de ce qui est dû aux citoyens de ce comté. Quand nous leur demandons de payer ces dettes, ils nous disent : Ce sont là des dettes d'Armstrong et nous n'en sommes pas responsables. Les créances de ces pauvres habitants du comté de Bonaventure demeurent donc en souffrance, pendant que les prétendus porteurs d'obligations en Angleterre sont en possession du chemin de fer. En pareilles circonstances, la loi est très injuste envers les citoyens de Bonaventure.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, toute personne possédant un gage subséquent pourrait prendre possession du chemin de fer et en faire ce que bon lui semblerait.

M. MARCIL (Bonaventure) : Les fidéicommissaires sont actuellement en possession du chemin de fer, mais ils refusent de payer les dettes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chef de l'opposition l'affirme à bon droit, le malheureux journalier dont le salaire quotidien est de $1.50 sera en mesure de se faire payer, s'il rachète la totalité des obligations.

M. R. L. BORDEN : On vient de faire allusion au droit qu'aurait toute personne possédant un gage subséquent, et le journalier relativement à ce chemin de fer devrait être précisément dans la même situation que les journaliers le sont vis-à-vis tous les autres chemins de fer. A mon avis, sa créance devrait être privilégiée.

L'honorable M. HAGGART : Cette créance est déclarée privilégiée, ici.

M. R. L. BORDEN : C'est ainsi que je l'entends. Il en est toujours ainsi dans la plupart des contrats relativement au chemin de fer en question ; la chose est non seulement fâcheuse, mais c'est une injustice.

Il faut d'abord pourvoir au paiement des journaliers qui travaillent à la construction des chemins de fer ; mais ce n'est pas à dire qu'il faille mettre au rancart les droits des porteurs d'obligations qui fournissent les capitaux pour la construction d'un chemin de fer. Il est facile de protéger les intérêts de ces deux catégories de personnes, si, dès le début on prend les mesures voulues. La procédure à suivre en pareilles circonstances est fort simple. Dans le contrat intervenu avec les constructeurs du chemin de fer, il faut stipuler que le produit de la vente des obligations s'appliquera d'abord au paiement du salaire des journaliers ; mais lorsque les porteurs d'obligations ont engagé leurs capitaux dans la construction du chemin de fer et qu'on leur a donné un nantissement sur cette voie ferrée, il n'y a pas lieu de mettre au rancart les droits qu'ils ont ainsi acquis. Si le salaire des journaliers est en souffrance, il ne faut pas imputer la chose à crime aux porteurs d'obligations. J n suis pas au courant des faits se rattachant à la construction de ce chemin de fer, et je ne saurais dire ce qui a donné lieu à ces difficultés. J'affirme qu'il faut respecter les contrats solennels ; mais il aurait fallu au préalable veiller à ce que ces derniers fussent appliqués au paiement du salaire des travailleurs. Est-ce qu'il n'a pas été accordé de subventions à ce chemin de fer ?

Le PREMIER MINISTRE : Il a été accordé des subventions à deux chemins de fer dans ce comté.

M. R. L. BORDEN : Dans tout contrat relatif à une subvention accordée à un chemin de fer, il faudrait stipuler comme condition préalable au versement des deniers publics, affectés à cette fin, que les entrepreneurs doivent établir que le salaire des journaliers employés à la construction des travaux de ce chemin de fer leur a été payé. Je ne m'explique pas qu'on se soit départi ici de la règle ordinaire. Je ne suggère pas, comme le ministre de la Justice le donne à entendre, que ces ouvriers n'ont pas droit de recevoir ces deniers. J'affirme qu'il aurait fallu pourvoir au paiement de leur salaire.

On aurait du faire du paiement du salaire des ouvriers la condition indispensable du versement des subventions. J'ajoute cependant, que les porteurs d'obligations qui ont placé leurs capitaux dans la construction de ce chemin de fer, et ont obtenu une hypothèque sur cette voie ferrée, doivent être en mesure d'exercer le droit décolant de cette hypothèque ; car on ne saurait mettre de côté un contrat intervenu entre les porteurs d'obligations et la compagnie.

Le PREMIER MINISTRE : Ces événements remontent à plusieurs années, à une époque où nous n'usions pas de la même prudence que nous déployons aujourd'hui en pareille matière. A mon avis, il ne reste pas de recours à ces pauvres ouvriers, puisque après tout, les porteurs d'obligations ont engagé leurs capitaux dans la construction de ce chemin de fer. La chose est bien regrettable, mais il est difficile de voir quel recours il reste à ces ouvriers.

On adopte l'amendement.

COMMISSION RELATIVE A LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. H. BOURASSA : Comme la Chambre a terminé la délibération des mesures inscrites au feuilleton, je vais aborder la discussion de la question dont j'ai déjà donné avis de présentation. A mon avis, il importe, avant de nous séparer, de discuter quelques-uns des faits se rattachant à la question de la frontière de l'Alaska. Mes collègues pensent sans doute, à bon droit, que je pourrais me dispenser de saisir la Chambre de cette question à pareil moment ; mais comme c'est la dernière occasion qui se présente, je les prie de s'armer de patience.

Les journaux canadiens, ainsi que les hommes publics et d'importants citoyens, tant dans leurs conversations privées qu'en public ont formulé, au sujet de cette question, nombre d'affirmations qui pourraient provoquer entre ce pays et la mère-patrie, aussi bien qu'entre le Canada et les Etats-Unis, certains froissements qu'il serait préférable d'éviter. En premier lieu, il faut se rappeler que le tribunal, de récente création, n'avait pour mission que d'interpréter, au point de vue strict du droit, le traité de 1825, intervenu entre la Grande-Bretagne et la Russie, au sujet de la ligne de démarcation entre les possessions russes et les possessions britanniques au nord-ouest. Voici les deux questions soulevées devant le tribunal : Quelle était la passe de Portland (Portland channel) que devait traverser la ligne, avant d'atteindre la terre ferme ? et, quelle était la chaîne de montagnes, ou en l'absence de montagnes, quelle devait être la ligne de démarcation entre les possessions de la Grande-Bretagne et celles de la Russie, et comment cette ligne de démarcation influerait-elle sur l'accès des territoires britanniques à la mer. La prétention du Canada, c'est que si l'on traçait la ligne, en se basant sur la légitime et véritable interprétation du traité, nous aurions droit aux extrémités de quelques-uns des bras de mer profonds qui pénètrent dans cette lisière de terre et qui nous donneraient accès à la mer ; tandis que, d'après la prétention des Américains, la lisière de territoire que le traité de 1825 a reconnue comme possession russe, devait être ininterrompue, de sorte que les sujets britanniques seraient privés du droit d'avoir accès, de l'intérieur à la mer, sauf par voie fluviale, à travers cette lisière de terre.

Naturellement, l'interprétation du traité dans sa teneur pourrait donner lieu à nombre de prétentions, et il en a été formulé plusieurs ; mais dans la question posée devant ce tribunal, au sujet de cette lisière de terre, ainsi qu'on peut le voir dans la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre, il s'agit non seulement de savoir quelle est l'interprétation littérale du traité, mais en outre, l'intention de ceux entre lesquels est intervenu le traité de 1825. Eh bien ! M. l'Orateur, si l'on prend la peine de parcourir les documents parlementaires anglais et de lire soigneusement la correspondance échangée, de 1822 à 1825, entre M. George Canning, qui était à cette époque ministre des affaires étrangères en Angleterre, et sir Charles Bagot, qui était ambassadeur anglais à Saint-Pétersbourg, et plus tard avec M. Stratford Canning, successeur de sir Charles Bagot et qui négocia finalement le traité, la seule conclusion qui s'impose à tout esprit non prévenu, c'est que dans la pensée et l'intention des intéressés, la lisière de terre doit être ininterrompue et que la Grande-Bretagne n'a aucun droit quelconque aux bras de mer qui s'avancent dans la côte.

Il importe de se rappeler l'état de la question à cette époque. L'intention de la Grande-Bretagne en entamant ces négociations, n'était pas de faire une délimitation de territoire ; elle voulait obtenir du gouvernement russe l'abrogation de l'ukase porté en 1821 par l'empereur Alexandre, qui défendait à tous les vaisseaux étrangers de naviguer dans un rayon de 100 milles italiens du rivage de tous les territoires réclamés par la Russie, soit dans les îles soit sur la terre ferme. Il va sans dire que cette prétention était absurde et l'année suivante, au congrès de Vérone, lord Wellington tenta d'obtenir la révocation de cet ukase, mais ses efforts aboutirent à l'insuccès. Les Etats-Unis et la Grande-Bretagne prirent une initiative commune, en vue d'obtenir la révocation de l'ukase, et pendant deux ans des négociations collectives se poursuivirent, entre les gouvernements de la Russie, de l'Angleterre et des Etats-Unis. Mais les Américains qui ne faisaient pas preuve de moins d'habileté à cette époque qu'ils n'en déploient aujourd'hui, réussirent, tout en agissant ostensiblement de concert avec l'ambassadeur anglais, à conclure un traité avec le gouvernement russe, à l'insu du gouvernement anglais ; et dans le traité conclu en 1824, le gouvernement des Etats-Unis reconnut à la Russie le droit de donner pour limite à ses possesssions le point qui se trouve sous la parallèle du 54e degré 40 minutes de latitude nord. La Grande-Bretagne se trouva en très fâcheuse posture, car force lui fut bien de remettre sur le bureau la question de délimitation et le débat s'engagea. Afin de montrer que le gouvernement britannique ne se souciait

guère de territoire ou de cette lisière de terre ou de sa largeur, je citerai une phrase de la dernière dépêche adressée par George Canning à sir Stratford Canning, et dont voici la teneur :

Il ne me reste, en dernière analyse, qu'à vous rappeler l'origine de toutes ces négociations et les principes qui y ont présidé.

Ce ne sont " pas " de notre part essentiellement des négociations se rattachant à une délimitation de frontière ; c'est une demande comprenant abrogation d'une juridiction qu'on s'est arrogée d'une façon injurieuse et injustifiable, sur un océan d'étendue illimitée ; mais une demande comportant aussi un correctif et un certain tempérament dans son mode, afin qu'il soit possible d'en reconnaître la justice et d'y faire droit, sans provoquer des froissements ni infliger d'humiliation à la Russie.

On négociait ostensiblement " au sujet de territoire afin de dissimuler la remontrance relativement au principe." Cette dépêche est datée du 8 décembre 1824. A l'ouverture des négociations, M. Canning adressait, le 15 janvier 1824, à sir Charles Bagot, les lignes que voici :

Si Votre Excellence peut obtenir le détroit qui sépare les îles et la terre ferme à titre de frontière, le prolongement de la ligne tracée à travers ce détroit atteindrait la terre ferme près du mont Elie, le point le plus reculé découvert par les Russes. Mais si c'était trop exiger, le 135me degré de longitude, ainsi que suggéré par Votre Excellence, vers le nord de l'entrée du havre de Lynn, pourrait suffire.

Il serait toutefois expédient en pareille circonstance, d'assigner, relativement à la terre ferme au sud de ce point, une limite, disons de 50 ou 100 milles de la côte, limite au delà de laquelle les postes russes ne devraient pas s'étendre vers l'est.

Ainsi, à l'ouverture même des négociations, le gouvernement britannique était disposé à accorder une lisière de terre, du 60e degré de latitude nord au pôle nord, de 6 degrés de latitude, territoire d'une étendue supérieure à celle du territoire réclamé par la Russie ; et ainsi tout le territoire du Yukon se serait trouvé enclavé dans le territoire russe. Quant à la lisière de côte en aval de ce point, Canning était prêt à accorder une bande de 100 milles de largeur, ce qui aurait, naturellement, compris une bonne partie des montagnes Rocheuses. Il ne faut pas oublier que les intérêts britanniques sur le continent, à cette époque, étaient représentés par la Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie du Nord-Ouest seules ; et dans toute cette correspondance, on constate qu'à chaque nouvelle étape au cours de ces négociations, chaque fois qu'il se faisait de nouvelles offres et contre-propositions, le gouvernement britannique consultait la Compagnie de la Baie-d'Hudson ; et cette proposition relative à une lisière de terre de 100 milles atteignant le 56e degré de latitude obtint l'acquiescement de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Plus tard, cependant, au cours des négociations, la Russie exigea qu'on plaçât la limite au point qui se trouve sous la parallèle du 54e degré 40 minutes de latitude nord, limite que le gouvernement des Etats-Unis avaient reconnue comme la limite méridionale des possessions russes. La frontière sud s'étendant jusqu'à ce point, la Compagnie de la Baie d'Hudson s'oppose à ce que la lisière de terre s'étendit trop loin dans l'intérieur. Par conséquent, sir Charles Bagot formula différentes propositions: il suggéra d'abord que la ligne passât par le détroit connu aujourd'hui sous le nom de détroit de Chatham et qui portait alors celui de Clarence, et finalement il donna son adhésion à la proposition du gouvernement russe, voulant que la ligne passât par le canal de Portland ; puis il suggéra lui-même au gouvernement russe le choix d'une lisière de terre, d'une étendue de dix lieues marines, abstraction faite entièrement des montagnes, à titre de côte russe, à partir du canal de Portland jusqu'à ce qu'elle atteignit le 140e degré de longitude. En présence de cette proposition, le gouvernement russe suggéra d'établir comme ligne les montagnes, car ce serait une frontière naturelle.

Il s'ensuivit quelques débats, et la seule objection soulevée par le gouvernement britannique ou l'ambassadeur britannique quant à la limite des montagnes, c'est que cette lisière pourrait ainsi pénétrer trop loin dans l'intérieur. Ils étaient prêts à accorder toute la lisière de côte, mais ils ne voulaient pas que le territoire russe s'étendit trop loin dans l'intérieur, de peur que cette limite n'atteignit les établissements de la Compagnie de la baie d'Hudson et de la Compagnie du Nord-Ouest. Il fut donc convenu qu'on choisirait la ligne des montagnes comme frontière, avec l'entente qu'au cas où les montagnes pénétreraient trop loin à l'intérieur, on reviendrait à la limite des dix lieues marines. Le gouvernement britannique savait parfaitement à cette époque que la limite suggérée par les Russes ôterait aux colons britanniques tout accès à la mer, comme la chose est clairement établie dans la première objection soulevée par sir Charles Bagot contre la proposition de la Russie. La citation suivante est empruntée du mémoire dont un exemplaire avait été transmis à M. Canning le 17 mars 1824 :

Comme il a été convenu de prendre pour base de négociation les convenances mutuelles des deux pays, il est à remarquer, en réponse à la proposition faite par les plénipotentiaires Russes, qu'une ligne de démarcation tracée de l'extrémité méridionale à l'île du Prince de Galles, jusqu'à l'embouchure du canal de Portland, de là par le milieu de ce canal jusqu'à ce qu'elle touche la terre ferme, de là jusqu'aux montagnes qui bordent la côte, et de là le long de ces montagnes jusqu'à la longitude du 139ième degré, etc., ôterait à Sa Majesté Britannique la souveraineté de toutes ces anses et de ces petites baies qui se trouvent entre les latitudes 56° et 54° 45' dont plusieurs (à ce qu'il y a tout lieu de croire) communiquent directement aux établissements de la Compagnie de Hudson's-Bay.

Par conséquent, dès le début, l'ambassadeur anglais savait que l'acquiescement à la proposition de la Russie priverait les sujets britanniques de tout accès à la mer ; et alors, le gouvernement russe offrit d'accorder libre accès à la mer, par la voie de tous les fleuves et rivières arrosant le territoire britannique se jetant dans la mer à travers cette lisière de territoire. Canning soumit cette proposition à la Compagnie de la Baie d'Hudson qui l'accepta comme un moyen suffisant de communication à la mer, et on l'inséra à l'article VI du traité dont je donne ici la traduction autorisée.

Il est entendu que les sujets de Sa Majesté Britannique de quelque côté qu'ils arrivent, soit de l'Océan, soit de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement et sans entrave quelconque, sur tous les fleuves et rivières, qui, dans leurs cours vers la mer Pacifique, traverseront la ligne de démarcation sur la lisière de la côte indiquée dans l'article 3 de la présente convention.

Je le répète, cette proposition fut soumise à la Compagnie de la Baie d'Hudson. Et quelle fut la réponse ? J'ai cette réponse sous les yeux. Elle est datée du 9 avril 1827, et elle est signée par J. H. Pelly. J'ignore quelle était la situation officielle de ce monsieur, mais son nom se trouve au bas de toute la correspondance de la Compagnie de la Baie d'Hudson à cette époque.

Je dois déclarer que si le gouvernement de Sa Majesté juge utile à d'autres égards d'accéder à la dernière proposition formulée par le gouvernement Russe pour la fixation d'une ligne de démarcation entre les possessions de la Russie et de la Grande-Bretagne, sur la côte de l'Amérique du Nord, elle (la compagnie) ne saurait s'y opposer en ce qui touche ses intérêts privés, et surtout parce que cette proposition semble lui assurer libre accès à la mer pour les fins de son commerce sur toute l'étendue de la côte, à l'est du 139e degré de longitude.

Le sens que la Compagnie de la Baie d'Hudson et plus tard le gouvernement anglais attachèrent à cette proposition c'est que les sujets britanniques obtenaient la libre navigation des fleuves et rivières, nonobstant la souveraineté exercée par la Russie sur les anses et les petites baies. Par conséquent, en ce qui concerne l'intention du gouvernement anglais et de la Compagnie de la Baie d'Hudson, il est indubitable qu'ils savaient qu'ils seraient exclus des baies et des anses, mais qu'ils étaient convaincus que la libre navigation des fleuves et des rivières leur était assurée.

Quant à la frontière des montagnes, il faut se rappeler que les négociateurs tant à Londres qu'à Saint-Pétersbourg ne connaissaient nullement le pays, mais que force leur était de s'en rapporter aux documents existants à cette époque. En consultant cette carte, on se convaincra que les seules montagnes indiquées c'est une chaîne de montagnes longeant la lisière de côte et contournant les bras de mer, l'anse Taku, le canal de Lynn et autres, et parallèles aux sinuosités de la côte. Que M. Canning fut convaincu que les montagnes contournaient la côte, c'est ce dont je trouve la preuve dans sa dernière lettre, précédant la signature du traité, et datée du 8 décembre 1824 :

Les plénipotentiaires russes proposent de retirer entièrement la proposition relative à la limite de la lisière de la côte, qu'ils ont été les premiers à formuler ; c'est-à-dire la crête des montagnes qui s'étendent dans une direction parallèle à la côte et qui, d'après la carte, suivent toutes ses sinuosités, et de substituer à cette limite celle que nous n'avions suggérée qu'à titre de correctif de leur première proposition.

Comme Canning le fait observer dans d'autres lettres, il pourrait arriver, comme la chose a été prouvée, que les montagnes ne s'étendent pas dans la direction tracée sur la carte et au cas où les montagnes pénétreraient trop loin à l'intérieur et toucheraient aux établissements de la Compagnie de la Baie d'Hudson, et de la Compagnie du Nord-Ouest, il proposè qu'on attache une clause conditionnelle à cette stipulation. Cette proposition fut adoptée par les intéressés et par conséquent, on adopta l'article 4 du traité qui est ainsi conçu :

Il est entendu, par rapport à la ligne de démarcation déterminée dans l'article précédent :

1. Que l'Ile dite Prince of Wales appartiendra toute entière à la Russie ;

2. Que partout où la crête des montagnes qui s'étendent dans une direction parallèle à la côte depuis le 56e degré delatitude Nord au point d'intersection du 141e degré de longitude Ouest, se trouverait à la distance de plus de dix lieues marines de l'Océan, la limite entre les possessions Britanniques et la lisière de la côte mentionnée ci-dessus comme devant appartenir à la Russie, sera formée par uneligne parallèle aux sinuosités de la côte et qui ne pourra jamais en être éloignée que de dix lieues marines.

Cet article du traité a donné lieu à force débats, en raison de l'insertion du mot " océan ". Je ne m'étendrai pas longuement sur cette partie du traité. Il suffit de parcourir toutes les propositions et contre-propositions, et surtout les observations et les commentaires qu'elles prvoquèrent à cette époque pour comprendre, comme lord Alverstone l'a affirmé à bon droit, que l'insertion du mot " océan " dans cet article ne pouvait obscurcir l'intention des parties contractantes. A tout événement, le mot " océan " n'avait trait qu'aux montagnes. Mais en lisant l'article attentivement, on voit que cette partie de l'article, qui, en prévision de l'absence possible de montagnes visait à l'établissement d'une ligne frontière, stipulait que la ligne tracée serait parallèle, non pas au rivage de littoral de l'océan, mais aux sinuosités de la côte. On peut bien discuter sur le sens technique du mot "océan " et du mot " côte ", mais il est clairement déclaré ici que la ligne suivra les " sinuosités " de la côte et leur sera parallèle.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député voudra-t-il bien lire l'article du trai-

té qui, à son avis, stipule que la ligne devra suivre les sinuosités de la côte ?

M. BOURASSA : C'est l'article 4 que je viens de lire. La teneur de l'article semble assez claire et les lettres et autres documents l'élucident encore davantage. Si je ne craignais de lasser la patience de la Chambre, je pourrais citer des douzaines d'extraits empruntés à la correspondance échangée entre George Canning, Bagot et autres représentants du gouvernement britannique et le représentant du gouvernement russe, qui prouveraient que dans l'intention et la pensée des parties intéressées, l'objectif recherché était d'accorder à la Russie une lisière d'une étendue de dix lieues marines, non pas de l'océan, mais d'une ligne marquant les siuosités de la côte. L'objectif visé dans la partie du traité que je viens de lire était d'empêcher les possessions russes de s'étendre trop loin dans l'intérieur.

Depuis la signature du traité, M. l'Orateur, il a surgi plusieurs faits qui prouvent que c'est bien là l'interprétation que les autorités britanniques ont attachée à cette partie du traité. Je pourrais mentionner les cartes officielles publiées par le gouvernement britannique et qui montrent que cette interprétation du traité a été reconnue. Je pourrais citer le fait de ce prisonnier capturé par les autorités canadiennes dans le district de Cassiar, et qui fut transporté à travers une contrée sur laquelle les Américains s'arrogeaient juridiction et que nous réclamions comme nôtre. Il subit son procès à Victoria, et fut condamné. Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis adressa une protestation au ministère des affaires étrangères, à Londres, et le gouvernement canadien reçut directement l'ordre de libérer ce prisonnier parce que les officiers britanniques l'avaient détenu prisonnier en territoire américain. A mon avis, toutefois, l'argument le plus probant qui se rattache à l'interprétation postérieure du traité est celui soulevé par la convention intervenue entre la Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie russo-américaine.

M. GOURLEY : Comment cette convention pourrait-elle engager le gouvernement britannique ?

M. BOURASSA : C'est ce que je ferai voir à la Chambre tout à l'heure. Pour le moment, que le loyaliste député de Colchester (M. Gourley) veuille bien mettre une sourdine à ses tendances déloyales.

M. GOURLEY : Il serait à souhaiter que votre loyalisme valût le mien.

M. BOURASSA : Quatorze ans à peine après la signature du traité, la Compagnie de la Baie d'Hudson, le seul groupe d'hommes profondément intéressés au pays et les seuls représentants des intérêts britanniques dans cette contrée, compagnie qui, ne l'oublions pas, détenait des pouvoirs d'ordre politique et militaire du gouvernement britannique, fit un traité avec la Compagnie russo-américaine, qui avait aussi reçu du gouvernement russe des pouvoirs similaires. En 1839, ces deux compagnies signèrent une convention sous l'empire de laquelle la Compagnie russo-américaine afferma à la Compagnie de la Baie d'Hudson, pour une période de 5 années, la plus grande partie de cette lisière de côte. Cette convention, fut renouvelée pour plusieurs périodes quinquennales. Et voici où la question entre dans sa phase officielle.

Lorsque éclata la guerre de Crimée, les deux compagnies jugèrent utile dans leur intérêt réciproque, de convenir que l'état de guerre n'existerait pas dans cette partie du monde. Elles renouvelèrent leur bail et le firent ratifier officiellement par le gouvernement britannique et le gouvernement russe. A l'issue de la guerre, les honorables députés le savent, il y eut un changement de cabinet en Angleterre et l'on fit enquête sur la question de la guerre de Crimée dans son ensemble et ses conséquences. Un comité de la Chambre mit à l'étude cette convention intervenue entre la Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie russo-américaine. Sir George Simpson, gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, comparut devant ce comité et on lui demanda ce qu'il connaissait au sujet de la nature et de l'objectif de la convention en question. Il déclara, à cet égard, que les Russes ayant fort peu d'affaire sur cette côte, et la Compagnie de la Baie d'Hudson désirant y exercer le commerce, cette dernière avait affermé la côte ; qu'elle avait fait ratifier le bail par le gouvernement anglais et par le gouvernement russe et il avait été convenu que ce serait un territoire neutre, au cours de la guerre.

Il soumit aussi à la Chambre des communes une carte qui se trouve encore dans les archives anglaises et sur laquelle il avait tracé en jaune la lisière de côte accordée par la Compagnie russo-américaine à la Compagnie de la Baie d'Hudson. Cette lisière de côte, ainsi qu'elle est décrite sur cette carte, est précisément le territoire revendiqué par le gouvernement américain et que le tribunal en question vient de lui adjuger. Voilà la carte déposée sur le bureau de la Chambre des communes en Angleterre, acceptée par le gouvernement britannique comme établissant le titre de la Compagnie russo-américaine et jamais ni le gouvernement canadien ni le gouvernement britannique n'ont révoqué en droit l'authenticité de cette carte. A mon avis, ce simple fait suffit pour prouver que la ligne de démarcation entre la lisière de territoire appartenant aux Américains et le territoire appartenant à la Grande-Bretagne a été reconnue officiellement et que le territoire en dehors de cette ligne appartenait aux Américains.

L'autre point que je désire aborder se rattache au canal de Portland.

A une heure la Chambre suspend ses travaux.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. BOURASSA : Avant d'aborder la question du canal de Portland, je dois ajouter que la plupart des malentendus qui ont existé au pays au sujet des droits respectifs de la Grande-Bretagne, de la Russie et des Etats-Unis, sur la lisière de terre en question, tiennent évidemment à ce que la teneur précise du traité, envisagé à la lumière de la correspondance antérieure ainsi que des événements subséquents, n'a pas été parfaitement comprise même de quelques-uns des fonctionnaires canadiens. Ainsi, dans un rapport adressé à sir Charles Tupper, en février 1888, le docteur Dawson, faisant allusion à cette lisière de terre, dit que la ligne est parallèle à la côte et il emploie ces mots expressifs " sinuosités de la côte", mots qui figurent au traité et sur lesquels les Russes n'avaient cessé d'appuyer, durant tout le cours des négociations. A mon avis, ce fait prouve qu'il existe un malentendu sur lequel M. Hodgins, de Toronto, pour ne citer qu'un exemple, a étayé un intéressant article publié l'année dernière et que le public canadien a considéré comme un excellent essai sur la question. Afin de montrer jusqu'à quel point les hommes d'état canadiens étaient peu renseignés sur la nature réelle des faits se rattachant à ce traité, je prierais mes honorables collègues de relire une couple de pages de la vie de sir John A. Macdonald, par M. Pope, dans le chapitre qui a trait aux négociations se rattachant au traité de Washington de 1871. On y verra que, sur la proposition de sir Donald A. Smith, qui avait été et était peut-être encore à cette époque gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, sir John A. Macdonald demanda avec instance et obtint, ou pensa avoir obtenu un droit précieux pour le Canada, en faisant insérer au traité de Washington, l'article 26 assurant aux sujets britanniques la libre navigation de la rivière Stikine, oubliant que sous l'empire du traité de 1825, nous possédions déjà le droit de naviguer sur toutes ces rivières. Sans doute l'article 26 du traité de Washington stipulait, en outre, que nous avions le droit de naviguer sur les rivières Yukon et Porc-Epic. C'était là sans doute acquérir un droit utile ; mais à mon avis, la stipulation qui inclut la rivière Stickine avec les rivières Yukon et Porc-Epic prouve d'une façon concluante que même le premier ministre du Canada à cette époque et le gouverneur de la Compagnie de Baie d'Hudson ignoraient que le traité de 1825 nous accordait déjà plus qu'ils ne demandaient relativement à la navigation de la rivière Stickine. Je puis ajouter qu'en 1874, un rapport fut présenté au ministre de l'Intérieur du Canada, par M. J. F. Dennis, arpenteur général du Canada, au sujet de la frontière qui devait être tracée en conformité du traité de 1825. Dans ce rapport, M. Dennis mentionne comme l'un des résultats de l'établissement de cette frontière :

> L'établissement de cette ligne frontière traversant les rivières suivantes sur la côte du Pacifique : les rivières 'Skoot,' 'Stackeen,' 'Taku,' 'Isilcat,' 'Chilkaht'.

Ainsi, à cette époque, il était admis, sans que la chose fut révoquée en doute, que la frontière traversait ces rivières qui arrosaient la lisière de côte en question, et par conséquent nous ne pouvions réclamer les entrées de ces petits bras de mer, puisque nous reconnaissions nous-même que la ligne frontière devait traverser les rivières qui se jettent dans ces bras de mer.

J'ai à peine besoin de dire que cette question de frontière est de beaucoup la plus importante de toutes celles qui ont été soumises à l'arbitrage ; car c'est de cette réponse que devait découler la décision de la question de savoir si nous aurions un port franc en territoire canadien, pour atteindre le Yukon.

L'autre partie de la question soumise, c'est-à-dire, où commence la passe de Portland et où la ligne doit-elle être établie—est de beaucoup moins importante. Mais en ce qui concerne cette partie de la sentence arbitrale, je ne puis m'expliquer la décision rendue par la majorité de la commission. Quiconque a étudié la carte et a lu le compte rendu que Vancouver donne de ses voyages dans cette partie du continent, doit infailliblement conclure que les quatre îles Kannaughunut, Sitklan, Pearse et Wales appartiennent toutes au Canada ou toutes aux Etats-Unis. A mon avis, la conclusion qui s'impose c'est que si lord Alverstone a strictement agi dans l'esprit de ses fonctions judiciaires, au sujet de la première et de la plus importante question, il a joué le rôle d'un diplomate plutôt que d'un juge, relativement à la dernière question.

M. GOURLEY : Cette observation devrait s'appliquer à tous les arbitres.

M. BOURASSA : Sans doute, j'en conviens, il y aurait beaucoup à dire en faveur de la prétention des Américains et peut-être serait-il bon——

M. GOURLEY : L'honorable député a-t-il un mandat de Washington ? Pense-t-il que dans ce parlement britannique il soit appelé à plaider une cause qui a été plaidée avec tant de science, du côté américain, par des avocats salariés de Washington ?

M. BOURASSA : Je n'entends pas dévier de mon argumentation. Peut-être le peuple canadien ferait-il acte de sagesse en se rendant à l'évidence des faits, avant de se prononcer sur le question : cela couperait

court aux divagations auxquelles se sont livrés quelques journaux, exemple que quelques députés seraient peut-être tentés de suivre.

M. GOURLEY : Il me fait plaisir de constater que les journaux canadiens ont repoussé avec indignation cette flétrissure.

M. BOURASSA : Il importe, à mon avis, d'étudier froidement les faits se rattachant à cette question ; cette connaissance des faits nous mettra en lieu d'apprécier à son mérite la décision rendue, et de l'accueillir avec la dignité voulue. Quand viendra le moment de faire retomber la responsabilité sur qui de droit, peut-être alors pourrais-je me rallier à l'avis de l'honorable député sur la diplomatie britannique.

M. GOURLEY : De grâce ne le faites pas.

M. BOURASSA : J'allais dire que le conseil d'amirauté britannique a publié une carte en date du 15 décembre 1896 et corrigée en mars 1900, un an après que les plénipotentiaires britanniques eussent décidé à Washington et à Québec que nous avions droit à la passe septentrionale du canal de Portland—carte où l'entrée orientale, que les commissaires canadiens soutenaient être l'entrée de l'Observatoire, est désignée comme l'anse de Portland. Il n'est pas étonnant que lord Alverstone ait décidé que la passe de Portland est réellement au sud des quatre îles, alors que l'amirauté britannique, même, après que nous eussions publiquement revendiqué la passe septentrionale, désignent encore dans leur carte marine officielle la passe méridionale comme étant le canal de Portland.

A cet égard, je laisse au député de Colchester le soin d'adresser ses reproches à l'amirauté britannique.

On a beaucoup vanté l'importance de ces deux petites îles, Kannaghunut et Sitklan. Quant à leur valeur intrinsèque, tout le monde en conviendra, elle est absolument nulle. C'est, à mon sens, forcer la note que de parler de leur importance stratégique. Si la guerre éclatait entre le Canada et les Etats-Unis, il est hors de tout doute que, même si le député de Colchester se tenait dans la tranchée, il nous faudrait déployer tous nos efforts pour défendre d'autres parties du Canada beaucoup plus importantes que ces îles de Sitklan et de Kannaghunut. L'honorable député de Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte), ou son organe, la Patrie, a été jusqu'à déclarer que le fait que ces îles sont en possession des Etats-Unis est une menace à la sécurité de Port-Simpson. L'honorable député a probablement fondé son opinion sur le fait que les commissaires canadiens, sir Louis Jetté et M. Aylesworth déclarent que ces deux îles commandent l'entrée du canal de Portland ; et l'honorable député a conclu de là qu'elles sont d'une grande importance pour la sécurité de Port-Simpson. Mais s'il avait consulté la carte, il aurait constaté que si les îles de Sitklan et de Kannaghunut commandent l'entrée de ce que nous appelons la passe de Portland, elles ne commandent nullement l'entrée de la passe méridionale, connue sous le nom de l'entrée de l'Observatoire, mais que l'amirauté anglaise et le gouvernement des Etats-Unis appellent " canal de Portland ". L'île de Wales est celle qui commande l'entrée de cette passe.

L'honorable M. TARTE : Quelle est la distance ?

M. BOURASSA : Je n'ai pas l'échelle de la carte.

Le PREMIER MINISTRE : Entre quels endroits voulez-vous dire ?

L'honorable M. TARTE : Entre l'île de Sitklan et Port-Simpson.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a quinze milles.

L'honorable M. TARTE : La distance est de douze à treize milles.

M. BOURASSA : L'île est à peu près à distance égale de l'île de Sitklan et de Port-Simpson.

L'honorable M. TARTE : J'ai consulté la carte.

M. BOURASSA : Par conséquent, si nonobstant le fait que nous sommes en possession des îles de Wales et de Pearse, nous ne sommes pas en mesure de protéger Port-Simpson contre les fortifications que les Américains peuvent établir sur l'île de Sitklan, nous sommes dans l'impuissance absolue de le faire. Quand bien même nous serions en possession de l'île de Sitklan, Port-Simpson ne serait jamais mieux protégé que dans le cas contraire. L'île de Wales est située entre les deux. Dans le cas où ces deux petits rochers nous appartiendraient, comment pourrions-nous empêcher le gouvernement des Etats-Unis de construire des fortifications sur la terre ferme ? Je dis donc que notre possession de ces îles n'offrirait pas de protection sérieuse contre les attaques qui pourraient être dirigées contre Port-Simpson, du côté de la terre ferme.

M. WRIGHT : L'honorable député sait-il quelle est la superficie de ces trois îles?

M. BOURASSA : Non, mais à en juger par la carte, je serais porté à croire que l'île de Sitklan a un mille de longueur ou un peu moins, tandis que l'île de Wales est très étendue et l'île de Pearse encore davantage. L'île de Wales protège plus efficacement l'entrée sur Port-Simpson que l'île de Sitklan, qui est proche de la terre ferme.

L'honorable M. TARTE : L'île de Wales borde la passe, tandis que les deux autres se trouvent en dehors de cette passe.

M. BOURASSA : L'île de Wales occupe effectivement la ligne de partage entre les deux passes.

L'honorable M. TARTE : Mais elle se trouve dans les deux passes ?

M. BOURASSA : L'extrémité méridionale de l'île de Wales se trouve entre l'île de Sitklan et Port-Simpson.

L'honorable M. TARTE : C'est à peu près cela. Les autres îles sont situées en dehors de l'entrée de la passe.

M. BOURASSA : Mais abstraction faite de la valeur intrinsèque de ces îles, il est un aspect de cet incident qu'à mon avis, à titre de représentants du peuple canadien, nous ne saurions trop déplorer. C'est l'esprit qui a caractérisé la décision de la majorité des commissaires en ce qui regarde cette partie de la question. A mon point de vue, au lieu de tourner toute notre colère et notre indignation contre un digne et savant magistrat, qui, dans les quatre-cinquièmes des cas, avait certainement des faits pour appuyer ses décisions, nous devrions aller au fond des choses et découvrir sur qui retombe réellement la responsabilité de cette malheureuse décision imposée au peuple et au gouvernement canadiens. Ce serait là, à mon sens, une attitude beaucoup plus digne d'hommes d'Etat, et qui nous donnerait à l'avenir une notion beaucoup plus nette et plus juste de nos droits à l'égard du gouvernement britannique.

Il y avait deux manières de régler cette question : la diplomatie et l'arbitrage judiciaire. Si nous avions cherché à régler cette question au moyen d'un compromis diplomatique, il aurait fallu offrir quelque chose comme compensation, et sans doute, il aurait été très dangereux pour nous d'offrir, surtout à une nation comme les Etats-Unis, de faire un compromis, sans rien avoir à lui offrir en compensation. Nous connaissons trop bien son appétit et son tempérament. La députation se souvient peut-être qu'à l'époque où le traité de Clayton-Bulwer fut dénoncé, je déclarai ici même que ce traité ayant été abrogé sans que le Canada eût reçu aucun équivalent, notre cause en ce qui regarde la frontière de l'Alaska était grandement compromise. Je fus violemment attaqué à cette époque par certaines gens qui se montrent aujourd'hui très durs pour le gouvernement britannique et même pour la Couronne britannique. Je n'étais pas libre alors de faire connaître toute ma pensée ; il ne m'était pas permis d'exprimer en public mes vues au sujet de cette question de la frontière de l'Alaska.

J'avais été attaché à la commission anglo-américaine à laquelle cette question avait été soumise, et mes lèvres étaient scellées ; mais aujourd'hui que la question de l'Alaska est réglée, je puis dire ici tout haut ma pensée, et la voici : c'est que du moment que la Grande-Bretagne décidait, de son propre mouvement, de ne pas mettre le règlement de cette question de la frontière de l'Alaska dans la balance contre l'abrogation du traité de Clayton-Bulwer, notre cause était perdue ; car la décision devait en être laissée à un tribunal d'arbitrage, et, à mon avis, notre prétention, au point de vue judiciaire, ne pouvait être établie. C'était là l'opinion de l'honorable David Mills, naguère ministre de la Justice, qui publia des articles en Angleterre, déclarant que le gouvernement britannique n'avait pas le droit de dénoncer le traité de Clayton-Bulwer, sans avoir obtenu pour le Canada le règlement de la question de la frontière de l'Alaska. Pour mon propre compte, je tiens à déclarer ici, que jamais je n'aurais voulu demander à la Grande-Bretagne de donner un équivalent, de façon à ce que le traité Clayton-Bulwer balançât le traité de la frontière de l'Alaska. Je me réclame de cette école de colonistes qui sont d'avis que nous ne devrions rien demander à la mère patrie et ne rien lui donner, tout en maintenant le lien très faible qui nous a, jusqu'aujourd'hui, rattachés à elle. Mais, M. l'Orateur, c'est à mes amis, les impérialistes à tous crins, à ceux qui déclarent de temps à autre que nous devons spontanément faire des sacrifices pour la Grande-Bretagne, que j'abandonne le soin de régler ce compte avec le gouvernement britannique, et particulièrement avec M. Chamberlain, le secrétaire d'Etat aux Colonies qui, à cette époque, était chargé de la sauvegarde du Canada. Je me contenterai de faire observer en passant qu'à l'époque où les jeunes Canadiens versaient leur sang pour l'empire sur le sol africain, M. Chamberlain sacrifiait froidement les intérêts du Canada dans la mesure où le Canada était intéressé dans le traité de Clayton-Bulwer et dans celui de la frontière de l'Alaska. Je le répète, pour ma part, je n'aurais pas voulu demander au gouvernement britannique de subordonner l'abrogation d'un traité à l'interprétation qu'on donnerait à l'autre. A mon avis, le gouvernement britannique devrait soigner ses propres intérêts et nous devrions veiller à ceux du Canada. Si je signale ce fait c'est que je tiens à faire observer à ceux qui pensent que le lien de l'empire devrait consister en un échange de services mutuels, que s'ils veulent faire une étude consciencieuse de l'histoire des relations du Canada avec les Etats-Unis, dans la mesure où la diplomatie britannique a influé sur ces relations, ils constateront que fort souvent les services ont été d'un côté, et les faveurs très rarement de l'autre.

Qu'on me permette de faire observer que le correspondant spécial à Londres, du Star, de Montréal, a publié l'extrait suivant du Morning Post, de Londres, journal qui est en relations intimes avec le gouvernement britannique actuel :

Le " Morning Post " demande, avec quelque arrière pensée, sans doute : Le gouvernement britannique a-t-il la preuve que le Canada tenait beaucoup à un verdict, et en outre, que le gouvernement canadien ait approuvé le choix d'un Anglais à titre de commissaire ?

Depuis un jour ou deux, l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a publié dans son journal des articles, blâ-

mant le gouvernement canadien d'être allé devant ce tribunal, et d'avoir consenti à ce sacrifice de nos intérêts. M. l'Orateur, la correspondance relative à la constitution de ce tribunal a été déposée sur le bureau, et l'heure est venue de répartir les responsabilités. On le sait, lorsque la conférence de Washington s'ajourna en 1899, il fut décidé de laisser le règlement de cette question aux gouvernements anglais et américains. Ce n'est que l'automne dernier qu'on remit la chose à l'étude, et alors M. Chamberlain informa le gouvernement canadien que sir Michael Herbert—dont nous regrettons tous la mort—avait reçu de M. Hay, le secrétaire d'Etat, aux Etats-Unis, l'offre de régler cette question de la frontière de l'Alaska.

Le gouvernement des Etats-Unis proposa la création d'un tribunal similaire à celui qu'il avait suggéré en 1899, tribunal que les commissaires canadiens avaient refusé d'accepter. L'honorable député (M. Tarte) demande dans son journal : Pourquoi le gouvernement canadien a-t-il agréé en 1903 ce qu'il avait rejeté en 1899 ? Je n'ai pas mission ici de me faire l'interprète du gouvernement canadien, mais il m'est bien permis de faire allusion au contenu de la correspondance ; et je constate que le gouvernement canadien adressa des vives représentations au gouvernement britannique au sujet du grave inconvénient qu'il y aurait à abandonner la décision de cette question à un tribunal de ce genre, et offrit de la soumettre au tribunal de La Haye. M. Chamberlain répondit que la chose était impossible, que le gouvernement des Etats-Unis n'y voudrait pas consentir. Le gouvernement canadien céda alors dans une certaine mesure, et déclara : Nous consentirons à ce que la question soit soumise à ce tribunal, pourvu qu'il soit composé de juristes de réputation, qui décideront suivant la loi. Tout le monde sait ce qui est arrivé. Un jour les journaux nous apprennent que le secrétaire Root et les sénateurs Lodge et Turner vont être désignés par le président des Etats-Unis à titre d'arbitres américains. Le 18 février 1903, la nouvelle est officiellement annoncée dans une dépêche adressée par le secrétaire d'Etat aux colonies à lord Minto. Trois jours plus tard, lord Minto déclare dans une dépêche que ses ministres protestent énergiquement contre le choix de ces commissaires, parce que leur nomination est certainement une violation du traité qui prescrivait que six juristes éminents seraient choisis. La protestation du gouvernement canadien est rédigée dans une teneur telle qu'elle lui laissait une porte au refus de comparaître devant ce tribunal.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député entend-il que lord Minto a suivi, en cela, l'avis de ses ministres ?

M. BOURASSA : Sans doute. A cette dépêche, le gouvernement britannique répond qu'il est inutile d'adresser des représentations à Washington, et il presse vivement le gouvernement canadien d'accepter ce tribunal. Je me sers du mot "presser" ; le langage du gouvernement britannique est poli ; ce gouvernement est toujours poli dans son langage ; mais le sens est là ; et il est facile de voir que le gouvernement britannique veut nous forcer d'accepter ce tribunal. Mais ce n'est pas tout. Il ressort de cette correspondance que le gouvernement britannique a signé et ratifié un traité, avant d'avoir obtenu le consentement définitif du gouvernement canadien à la création du tribunal, constitué comme l'avait annoncé le gouvernement des Etats-Unis. Par conséquent, s'il y a lieu de manifester notre indignation et de donner libre cours à nos sentiments de dépit, que ceux qui se montrent tellement soucieux de la dignité du Canada ne jettent pas le blâme sur lord Alverstone qui, une fois nommé, n'avait qu'à rendre jugement en conformité du droit strict, tel qu'il l'interprétait, mais qu'ils remontent à la source de tous ces embarras ; qu'ils s'en prennent aux hommes d'Etat anglais responsables de la chose, qui ont conclu un traité touchant les intérêts du Canada sans attendre l'opinion du gouvernement représentant le peuple canadien. Une fois le tribunal organisé, il n'y avait plus qu'à laisser décider la question d'après le droit. Lord Alverstone lui-même observe qu'à son avis, la ligne frontière établie par le traité est une absurdité ; mais il ajoute très justement qu'il n'a pas pour mission de modifier les traités, mais de les interpréter. Donc, M. l'Orateur, sur ce point, à mon avis, lord Alverstone a fait son devoir.

Maintenant, quant à cette question plus large de la diplomatie anglaise, je désire rendre ma pensée bien sensible. Je ne dis pas que le gouvernement britannique devrait s'exposer au danger, afin de sauvegarder nos intérêts à Washington. Je suis d'une école qui ne voudrait pas demander à la Grande-Bretagne le plus léger sacrifice en vue de la protection des intérêts canadiens ; mais j'ai bien le droit de demander comme tout membre de cette Chambre et tout citoyen canadien a le droit de le faire, que le gouvernement britannique, dans le seul but de se concilier la faveur des Américains, ne compromette pas les intérêts du Canada, contre le gré du peuple canadien. C'est tout ce que j'attends du gouvernement britannique.

M. l'Orateur, les membres de la députation désireux de se faire une idée des grands services rendus au peuple canadien par la diplomatie anglaise, dans nos rapports avec les Etats-Unis, pourront se reporter à un petit épisode survenu en 1888. Un des arguments avancés par tous les journaux des Etats-Unis, les commissaires des Etats-Unis, les diplomates des Etats-Unis, c'est qu'avant la découverte de l'or dans le Yukon, le gouvernement canadien n'avait jamais protesté contre l'occupation de cette lisière de terre, détenue de tout temps et

sans interruption par le gouvernement de leur pays. A cela nous avons répondu que nous avions protesté en 1888. Mais, M. l'Orateur,—c'est là un exemple très amusant de la diplomatie britannique—comment ces protestations parvinrent-elles à Washington ? Le premier document fut une lettre adressée par M. Burgess, sous-ministre de l'Intérieur, à sir John Macdonald, en date du 19 juin 1888 ; voici les termes exacts dont il se servait :

Le capitaine Moore, de Victoria, Colombie-Anglaise, qui fit partie naguère de l'expédition d'Ogilvie au Yukon, a fait rapport au gouvernement de la Colombie-Anglaise qu'il croit que certaines personnes sont sur le point d'obtenir des autorités de l'Alaska une charte pour la construction d'un sentier depuis le canal de Lynn et se dirigeant à travers le défilé de White vers l'intérieur de l'Alaska. Si nous ne nous trompons, tout le parcours de ce sentier ainsi que du sentier du défilé de Chilkoot, se trouve en territoire canadien.

A cette lettre était annexé un mémoire donnant une description du pays et exposant les vues du gouvernement canadien sur la situation exacte de la ligne frontière. Sir John Macdonald, dans une lettre en date du 18 juillet 1888, transmit la note de M. Burgess à sir Charles Tupper. Sa lettre est ainsi conçue :

Dalhousie, 18 juillet 1888.

Mon cher sir Charles,—Je vous transmets un mot de Burgess, et cette note se passe d'explications. Comme sir Lionel dit que le Foreign Office n'aime pas que nous communiquions directement d'Ottawa à Washington, vous jugerez peut-être bon de signaler l'observation de Burgess à l'attention de lord Salisbury.

Bien sincèrement,

JOHN A. MACDONALD.

Le premier août, sir Charles Tupper transmit ces documents au bureau des Colonies. Le 21 août, le bureau des Colonies les transmit au bureau des Affaires étrangères. Il avait fallu trois semaines pour transmettre ces papiers d'un bureau à l'autre. Dix jours plus tard, lord Salisbury écrivait à sir Lionel Sackville-West, qui à cette époque, la députation s'en souvient, s'occupait activement des élections des Etats-Unis, ce qui lui valut son rappel à brève échéance.

M. GOURLEY : Il fut joué par un vil Yankee.

M. BOURASSA : Sir Lionel Sackville-West répondit au marquis de Salisbury qu'il soumettrait l'affaire au secrétaire d'Etat, et voici la lettre que l'ambassadeur d'Angleterre écrivit au secrétaire d'Etat :

Beverly (Massachusetts), 10 septembre 1888.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le marquis de Salisbury m'a prié de vous signaler une rumeur venue à la connaissance du gouvernement de Sa Majesté, d'après laquelle les autorités de l'Alaska seraient sur le point d'accorder une charte conférant certains privilèges dans une partie de ce pays dont la Grande Bretagne réclame la souveraineté.

Le gouvernement de Sa Majesté présume que cette rumeur n'est pas fondée, comme le territoire en question forme partie des possessions de Sa Majesté.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. S. SACKVILLE-WEST.

Quel était le terrioire dont on réclamait la souveraineté et sur quoi nous fondions-nous pour revendiquer ce territoire comme nôtre? L'Ambassadeur d'Angleterre oublie de le dire. Le secrétaire d'Etat répond donc qu'il n'a jamais entendu parler du fait. L'ambassadeur d'Angleterre transmit la réponse au bureau des Affaires étrangères ; celui-ci la transmit au bureau des Colonies, le bureau des Colonies la transmit à sir Charles Tupper, et ce dernier à sir John Macdonald ; de sorte qu'après quatre mois de correspondance et d'échange de paperasses, il ne restait plus rien de notre prétention, et le gouvernement des Etats-Unis ne sut jamais officiellement que nous avions une fois dans le cours de notre existence protesté contre son interprétation du traité de 1825.

Ma conclusion de tout cela, c'est qu'au lieu de jeter la pierre aux magistrats, au lieu de nous plaindre d'une manière peu digne du résultat de cet arbitrage, nous devrions envisager la situation telle qu'elle est, froidement et fermement, et en tirer cette leçon, (ce n'est ni la première ni la dernière fois que nous la recevons) qu'il nous faudrait traiter avec le gouvernement des Etats-Unis, directement, par le moyen d'un agent que le gouvernement canadien nommerait à Washington. Alors, nos lettres, au lieu de prendre trois mois pour arriver à Washington, y seraient délivrées au bout de trois jours. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de rien dire de plus sur cette question; mais comme depuis cinq ans, mes lèvres étaient scellées, et que par suite de ce jugement, je puis enfin dire tout haut ma pensée, j'ai jugé utile de donner ces renseignements à la Chambre et au pays, et de leur faire connaître la vérité des faits, ce qui va nous permettre de tirer de toute l'histoire de cette question des frontières de l'Alaska, des conclusions claires et pratiques.

M. R. G. MACPHERSON (Burrard) : M. l'Orateur, je ne désire pas parler longuement de cette question ; mais comme ce jugement touche ma propre circonscription, et probablement m'enlève quelques-uns de mes commettants, je ne saurais en parler avec indifférence, et d'autre part je puis le faire avec une certaine exactitude, je pense. La seule raison pour laquelle nous pourrions désirer de reculer la frontière de l'Alaska ou d'obtenir possession d'aucune partie du pays qui est contigu au nôtre, c'est que nous nous assurerions ainsi d'une entrée dans le pays de l'or, le Yukon. En 1897, lorsqu'on découvrit l'or dans le Yukon, nous nous aperçûmes que nous étions dans la position de l'homme cherchant à faire commerce dans un magasin n'ayant qu'une porte de derrière, la porte de devant se trouvant condamnée. Nous ne

pouvions pénétrer dans notre propre magasin, pour la simple raison que quelqu'un commandait l'entrée, et nous étions obligés de faire le tour pour entrer par en arrière. Avant la découverte de l'or dans le Yukon, la frontière de l'Alaska n'était que peu ou point connue. Skagway et Dyea n'existaient pas, et n'existeraient pas aujourd'hui même, si ce n'était de la découverte qu'on a faite de l'or dans le Yukon. Le canal de Lynn fournit un moyen d'entrée et de sortie pour ce pays ; mais la navigation depuis l'île de la Princesse-Royale jusqu'au canal de Lynn est décidément dangereuse par suite des banquises qui arrivent par le passage de Taku, et qui sont charriées deça, delà par la marée. Le terrible sinistre qui se produisit il y a deux ans au sud de l'île de Douglas, lorsque sombra l' "Islander" et que soixante ou soixante-et-dix personnes se noyèrent, est encore présent à la mémoire de tous les députés. Si le pays s'était rendu compte, comme la Chambre, que nous avions une question très épineuse à régler lorsque le projet du chemin de fer de lac Teslin et creek Télégraphe fut discuté ici, si les deux grands partis qui divisent le Canada avaient mis de côté leurs démêlés ordinaires et s'étaient entendus pour mettre à exécution ce projet de chemin de fer (je ne dis rien de la question du tracé), le mécontentement qui existe aujourd'hui ne se manifesterait pas.

Il n'aurait pas été nécessaire de demander une décision sur cette frontière de l'Alaska, et le peuple canadien ne se dirait pas en lui-même que cette décision constitue une injustice à son égard. Je ne me propose pas de discuter le fond de la question. Je prétends être un aussi loyal Britisher qu'aucun citoyen de l'empire, mais je prétends aussi être Canadien et homme d'affaires, prêt à appliquer des principes d'affaires quand les circonstances le demandent. Nous sommes en présence d'une difficulté, et il nous faut la surmonter. Nous avons au nord un très riche pays, et nous en sommes actuellement exclus pour bien dire. Ce que nous pouvons faire de mieux, ce n'est pas de nous demander pourquoi nous sommes placés dans cette position, ou quels sont les motifs qui ont voulu cette décision ; mais d'accepter la situation telle qu'elle est et de prendre toutes les mesures possibles pour l'améliorer. A cent milles au-dessous de Port-Simpson, nous avons un des plus beaux havres de la côte du Pacifique, celui de Kittamaht. Dans le cours de la présente session, j'ai eu le plaisir de proposer un bill accordant une charte à ce qu'on appelle le chemin de fer du Yukon et Port-Kittamaht. Depuis quatre ans, beaucoup de citoyens de la Colombie Anglaise qui me sont connus, se sont rendus compte de la position difficile qui nous est faite, à nous Canadiens, par suite de ce que nous sommes empêchés de pénétrer dans ce pays par la décision au sujet de la frontière. Nous sentions qu'une décision comme celle qui vient d'être rendue était inévitable ; car nous savions, comme tous les Canadiens le savent, que dans tous les cas où il se produit un conflit d'intérêts entre le Canada et les Etats-Unis, les intérêts canadiens sont sacrifiés aux intérêts du peuple américain, lequel, je pourrais presque dire, est notre ennemi héréditaire.

Ce n'est pas un reproche que je fais, mais il faut bien prendre les faits tel qu'ils sont. Nous en avons eu la preuve dans le traité d'Ashburton, dans le traité de l'Oregon, dans l'affaire de l'île San Juan, et dans l'arbitrage concernant les frontières de l'Alaska—partout les intérêts du Canada ont été sacrifiés. Pour ce qui concerne les traités de San Juan et d'Ashburton, il ne peut y avoir de doute, mais pour celui-ci il y aurait peut-être à émettre certaines considérations que je n'entreprendrai pas de discuter aujourd'hui. Puisque la question est réglée, puisque l'entrée du pays nous est interdite par la mer, il ne reste plus au gouvernment de construire un chemin de fer qui ne passe pas sur le territoire américain. Il doit y avoir un moyen d'y arriver, car nos voisins n'ont plus rien à nous enlever. On ne devrait pas leur permettre d'en prendre plus et, pour ma part, je ne consentirais plus à de nouvelles concessions. Comme un loyal sujet britannique, je dis que nous devons accepter la situation telle qu'elle est ; nous sommes des hommes pratiques, et nous devons nous appliquer à surmonter les difficultés que nous rencontrons.

A l'heure qu'il est les Américains gardent l'entrée du Yukon, prélèvent des droits et cherchent à attirer le commerce vers les Etats-Unis ; alors, notre devoir est de trouver une autre route pour être indépendants d'eux. Un an après la construction d'un chemin de fer partant de Vancouver ou de Kittamath, peu importe, les villes de Skagway et de Dyea tomberont dans l'insignifiance, et resteront comme des monuments de la folie commise par les Américains en refusant de nous traiter convenablement. Ces villes n'auront plus leur raison d'être, parce qu'elles ne subsistent que grâce au commerce qui se fait avec le Yukon. Je demande au gouvernement de bien étudier cette question ; de se placer à un point de vue absolument canadien, et de subventionner ou construire un chemin de fer partant de Vancouver ou de Kittamath et allant jusqu'au centre du Yukon, afin de pouvoir dire aux Américains qu'ils peuvent garder leur porte d'entrée sur le littoral, car nous en avons une autre qui nous appartient exclusivement.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas l'intention, à l'heure qu'il est, de discuter au long l'équité de ce verdict. Je pense comme l'honorable premier ministre, que tant que nous n'aurons pas les documents officiels et les raisons exactes données par tous les commissaires, y compris le protêt des commissaires canadiens, nous ne pouvons pas nous prononcer avec connaissance de cause et dire si, oui ou non, cette décision mérite la censure du Canada.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a entrepris de faire l'éducation des Canadiens sur cette question dont, dit-il, ils ne connaissaient pas le premier mot avant qu'il ait daigné nous donner certains renseignements. Il est possible qu'il connaisse la question à fond ; j'ai en ma possession six volumes contenant les prétentions anglaises, et une centaine de cartes, sans compter les plaidoiries des avocats, tels qu'elles nous ont été transmises de jour en jour, ce qui comprend encore plusieurs centaines de pages. Depuis plus de vingt-cinq ans je m'occupe de l'interprétation légale des documents et de l'analyse des faits, mais vu le peu de temps que ces documents sont à notre disposition, je ne me crois pas en mesure de prendre une attitude aussi tranchée que celle que vient de prendre l'honorable député de Labelle, ce soir. Je ne crois pas que ni lui, ni d'autres soient en état de dire——

M. BOURASSA : L'honorable député me permettra de faire observer que j'ai eu occasion d'étudier cette question pendant cinq ans, ayant fait partie de la commission anglo-américaine, et ayant pu prendre connaissance de plusieurs documents qui n'ont été publiés que plus tard, et que je connaissais et que j'avais étudiés, depuis plusieurs années déjà.

M. R. L. BORDEN : J'admets que mon honorable ami a eu des occasions spéciales d'étudier la question, et cependant, malgré cet avantage et son talent incontestable, je doute fort qu'il réussisse à nous convaincre que la cause du Canada, qui a été habilement plaidée, était aussi absurde et aussi ridicule qu'il le dit. Ses remarques, si on doit les prendre au sérieux, mettent MM. Aylesworth et Jetté dans une position peu enviable. M. Aylesworth a publié une opinion dissidente qui occupe trois colonnes dans le Times de Londres et l'honorable député de Labelle déclare que cet écrit est absurde et ridicule et ajoute que les Canadiens n'en devraient tenir aucun compte. N'oublions pas que M. Aylesworth s'était engagé par serment à étudier la question avec impartialité, qu'il est un avocat éminent de la province d'Ontario, que M. Jetté occupe une position tout aussi distinguée dans la province de Québec, et quand l'honorable député, malgré tous les renseignements qu'il possède, vient déclarer ici que les arguements dont se servent ces messieurs dans leur protestation, ne méritent pas qu'on s'en occupe——

M. BOURASSA : Il serait plus juste d'admettre que j'ai fait remarquer, dès le commencement, que je m'abstenais de donner une opinion sur la stricte interprétation légale du traité. J'ai ajouté que je me bornerais à rappeler ce qu'étaient les intentions de l'Angleterre et de la Russie, avant la signature du traité. Je ne prétends pas juger l'effet des citations que j'ai faites et par conséquent MM. Aylesworth et Jetté peuvent avoir raison dans l'interprétation qu'ils donnent au traité, sans que cela nuise à la valeur du document que j'ai cité.

M. R. L. BORDEN : Il faut supposer que MM. Aylesworth et Jetté ont traité la question qui leur était soumise ou qu'ils ne l'ont pas traitée. Je suis porté à croire qu'ils l'ont traitée. Si c'est une autre question que traite l'honorable député de Labelle je ne vois pas comment il va instruire notre population. Il ne doit pas ignorer que ce sont les termes mêmes du traité qui nous intéressent, et que les actes antérieurs ou subséquents des partis contractantes ne peuvent que nous aider, d'une manière secondaire, à découvrir la véritable signification du traité. Ces actes ne constituent pas le point controversé, ils ne servent qu'à expliquer le sens du traité. Par conséquent, si l'honorable député s'occupe, non des termes du traité et de son interprétation légale, mais uniquement de certaines questions secondaires, il ne peut pas espérer jeter beaucoup de lumières sur le sujet, ni instruire notre population sur la valeur des prétentions du Canada.

Je veux bien admettre, qu'à l'heure qu'il est, nous ne sommes pas en mesure de discuter les mérites de cette décision, si ce n'est peut-être pour ce qui concerne le chenal de Portland. Relativement à la ligne partant du Cap Muzon, je suis dans la même position que l'honorable député de Labelle ; je n'ai entendu aucune explication et je ne vois pas comment on peut justifier cette décision de la majorité des commissaires. Si on prend les termes mêmes du traité qui est en français, mais que je crois pouvoir expliquer en anglais, la ligne devait partir de l'extrême point sud de l'île du Prince de Galles à la latitude 54°, 40′, nord—qui n'est donné que comme point de repère—et se prolonger vers le nord, le long du canal Portland, jusqu'à la terre ferme. A moins d'explications qui pourront être données plus tard, il ne me paraît pas raisonnable de faire décrire à cette ligne les détours que lui donne la décision des arbitres, et de la faire passer au sud de l'île de Kannaghunut et de l'île de Sitklan, et de là pas un passage entre les îles Pearce et Wales. Mais, comme je l'ai dit, toutes les raisons ne nous sont pas parvenues et nous ne sommes pas en état de juger.

Mais il y a deux ou trois points des négociations et certaines circonstances qui les ont accompagnées sur lesquels je crois qu'il est très à propos d'appeler l'attention de la Chambre et du pays. Personne n'a oublié, j'en suis certain, que sous le régime conservateur, on nous répétait continuellement que le seul obstacle à une entente équitable entre le Canada et les Etats-Unis, sur toutes questions controversées, c'était que le gouvernement conservateur ne voulait pas négocier honnêtement. On répétait sans cesse que cela irritait les Etats-Unis, que toutes

les difficultés disparaîtraient, que la paix, la bonne entente et un règlement immédiat de toutes les difficultés suivraient inévitablement l'arrivée au pouvoir de l'honorable premier ministre et de ses amis. Je crois même qu'un des premiers actes de mon très honorable ami, après son arrivée au pouvoir, a été de déclarer à un journaliste de Chicago, combien son gouvernement était bien disposé envers les Etats-Unis, combien il était prêt à leur céder tout ce qu'il pourraient désirer en échange de la moindre chose qu'ils pourraient nous offrir.

Je ne fais que rappeler le sens et le thème général de l'interview de l'honorable premier ministre et non ses paroles mêmes. On les trouvera au commencement des Débats, de 1896. Peu d'années après son arrivée au pouvoir il a dû s'apercevoir que ces négociations avec nos voisins n'étaient pas aussi faciles qu'il l'avait cru ; c'est du moins ce qu'il a avoué plus d'une fois dans cette Chambre et il s'est convaincu qu'il n'est pas toujours facile de faire reconnaître les droits du Canada, même au prix de quelques concessions.

Pendant plusieurs années, il a travaillé à obtenir la réciprocité entre les deux pays. Mais jusqu'à présent, il n'a rien fait, pas plus qu'avec le tarif préférentiel, pas plus qu'avec le service océanique sur l'Atlantique. Voici maintenant le résultat de ces travaux relativement à la frontière de l'Alaska. Que la décision du tribunal soit juste ou non, une chose certaine, c'est que les Américains ont eu gain de cause sur toute la ligne; même pour ce qui concerne le canal de Portland, au sujet duquel nous n'avions pas le moindre doute et sur lequel les commissaires américains ne paraissaient pas fortement insister, nous serons dans une position très désavantageuse, puisque deux îles qui commandent un point stratégique important à l'entrée de ce qu'on appelle le passage Dixon, et qui commandent aussi les abords de Port-Simpson, ont été données aux Etats-Unis.

Passons un instant en revue la position du gouvernement, dans cette affaire. Les protocoles adoptés à une réunion de la commission anglo-américaine ont été soumis à la Chambre le 5 juin 1899, et se trouvent à la page 4280 et suivantes des Débats de cette même année 1899. Dans le protocole n° 63, les commissaires anglais soumettent la proposition suivante pour servir de base à un traité concernant la délimitation de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis :

> Le tribunal se composera de trois jurisconsultes de renom, l'un de la part de la Grande-Bretagne, nommé par les membres en exercice du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, un de la part des Etats-Unis, nommé par le Président, et un troisième qui sera choisi par les deux personnes nommées comme il est dit plus haut, ou qui, s'il arrivait qu'elles manquassent de s'entendre dans les trois mois qui suivront l'échange des ratifications du présent traité, sera choisi par—

En opposition à cette proposition, les commissaires américains ont formulé l'article 2, qui se lit comme suit :

> Le tribunal se composera de six jurisconsultes distingués et impartiaux, trois de la part de la Grande-Bretagne, nommés par les membres en exercice du comité judiciaire du Conseil privé, et trois de la part des Etats-Unis, nommés par le Président.

En soumettant ces protocoles à la Chambre, l'honorable premier ministre disait :

> Le tribunal proposé par les commissaires anglais se compose de trois jurisconsultes de renom,—un qui doit être choisi par le comité judiciaire du Conseil privé pour l'Angleterre, l'autre par le Président des Etats-Unis, et le troisième par les deux premiers, ou en cas de désaccord, par une puissance amie, laquelle, cependant, n'a pas été désignée.
>
> Quant aux difficultés susceptibles de surgir du fait de l'occupation, les commissaires anglais ont proposé de suivre absolument les règles établies par le traité de Vénézuela.

D'après les explications de l'honorable premier ministre, les commissaires américains désiraient savoir si la nomination d'un tiers arbitre par un état indépendant de ce continent, serait acceptée par le gouvernement canadien. La réponse à cette proposition se trouve à la page 4284 des Débats et se lit comme suit :

> A cela il est répondu qu'ils s'en sont occupés et que la proposition présente de grandes objections, vu la politique longtemps maintenue et récemment réaffirmée par le gouvernement des Etats-Unis à l'égard des autres pays des dits continents. Le choix d'un tiers arbitre appartenant à l'une de ces nations n'offrirait pas, à leur avis, la garantie d'impartialité requise, avant toute autre condition, pour l'accomplissement des fonctions qui lui seraient confiées.

Voilà dans quel état la question a été laissée par les protocoles. Le 29 mai, 1899, l'honorable premier ministre s'exprimait ainsi :

> Je ne puis que répéter que la question est aujourd'hui, le 29 mai, exactement dans le même état que quand la commission s'est ajournée, en février dernier. Elle ne s'est pas modifiée ; et il ne dépend pas du Canada qu'elle le soit à l'avenir.

Jusqu'à cette date, la position était donc la suivante : en 1899 les Américains proposèrent un tribunal composé de six jurisconsultes éminents, chaque pays devant en choisir trois. Les commissaires du Canada avaient proposé de soumettre l'affaire à un tribunal d'arbitrage, chaque pays devant nommer un arbitre, et une entente devant être faite pour le choix d'un troisième arbitre indépendant et impartial. Ils proposèrent aussi que les règles posées dans l'arbitrage de la question du Vénézuéla fussent suivies. Le 29 mai 1899, l'honorable premier ministre déclara qu'aucun changement n'était survenu et qu'il n'y en aurait pas tant que ce gouvernement serait concerné. Ce ne sont pas les seules remarques du premier ministre sur cette question, car dans une autre occasion, durant la même année, il s'exprima comme suit :

> Je suis obligé de garder le silence sur ce sujet, mais le ministre des Affaires étrangères a publié officiellement une déclaration de la

commission elle-même disant pourquoi nous n'avons pas pu nous entendre. Les commissaires américains ne voulaient pas d'un tiers arbitre, ils préféraient qu'il y ait trois commissaires d'un côté et trois de l'autre, ce à quoi nous ne pouvions consentir, parce que, de cette façon, la question ne pouvait se régler définitivement. Ils désiraient aussi que leurs établissements situés à la tête du canal de Lynn continuassent à faire partie de leur territoire quand même ils se trouveraient sur le territoire canadien, ce qu'il nous était impossible d'accepter.

Et plus loin, parlant de la même question, il ajoute :

Après mûr examen, nous en arrivâmes à la conclusion que, dans les circonstances, il n'y avait pas d'autres règles à adopter que celles qu'on venait d'adopter pour le règlement de la question vénézuélienne.

C'est dans les termes suivants qu'il annonce son intention de se montrer ferme :

Quoi qu'il en soit, l'attitude que nous avons prise, le peuple canadien l'approuve ; c'est celle que nous devons garder et que nous garderons jusqu'à la fin.

L'attitude des Etats-Unis sur cette question était suffisamment indiquée par les protocoles qu'ils ont soumis en réponse à ceux des commissaires anglais. La proposition de l'Angleterre était virtuellement la même que celle qui lui avait été, pour ainsi dire, imposée au sujet du Vénézuéla, un pays dans lequel les Etats-Unis n'avaient pas d'autres intérêts que ceux que peut lui conférer cette soi-disant doctrine Munroe.

A cette occasion, un arbitrage fut virtuellement imposé à la mère patrie, au sujet d'un territoire dans le Vénézuéla, dans lequel les Etats-Unis n'avaient pas d'autres intérêts que ceux que je viens de mentionner. La réponse à cette proposition fut que la question devait être soumise à six jurisconsultes, trois de chaque côté, et que les règles proposées ne pouvaient pas être acceptées. De plus, il ressort des négociations, que si la question devait être soumise à un arbitrage, le tiers arbitre devait être choisi par un pays sur lequel les Etats-Unis exercent ou prétendent exercer une certaine influence, en vertu de la doctrine Monroe. Cela aurait dû suffire pour faire comprendre à mon très honorable ami les dispositions du gouvernement américain.

Qu'arriva-t-il ensuite ? Il existait aux Etats-Unis une certaine agitation au sujet du contrôle à exercer sur le canal Nicaragua, par ce pays. Or, il se trouva que ce contrôle ne pouvait pas être exercé par les Etats-Unis à moins que l'Angleterre ne consentit à modifier le traité Clayton-Bulwer. Lorsqu'il s'est agi d'abroger ce traité, à la demande des Américains, lord Lansdowne prit une attitude qui aurait dû recevoir l'appui du gouvernement canadien. Dans une dépêche adressée par lord Lansdowne, le 22 février 1901, à l'ambassadeur anglais à Washington, on voit que le gouvernement anglais reconnaissait que les deux questions devaient être discutées concurremment. Il reconnaissait que le Canada avait des intérêts dans le traité Clayton-Bulwer et dans le contrôle sur un canal à travers l'isthme ; il reconnaissait aussi la nécessité de ne régler cette dernière question qu'en même temps que celle de la frontière de l'Alaska, et que si le traité Clayton-Bulwer devait être aboli, la décision de la question alaskaine ne devait pas être remise à plus tard. Lord Lansdowne, dans cette dépêche que je suis obligé de citer un peu longuement, s'exprime comme suit :

Le gouvernement de Sa Majesté n'a jamais manifesté le désir de faire modifier cette convention, mais certaines de ces dispositions étaient depuis longtemps vues d'un mauvais œil par le gouvernement des Etats-Unis et dans le message présidentiel au congrès de 1898, il était dit, au sujet de la concession accordée par le gouvernement du Nicaragua, que le congrès devait nécessairement faire quelque chose si les travaux déjà faits devaient être utilisés et si l'espoir de réunir l'Atlantique au Pacifique, par une route naviguable, devait se réaliser. Il était expliqué, de plus, que la construction d'un canal maritime était plus que jamais indispensable pour assurer des communications rapides et intimes entre les ports de mer de l'est et de l'ouest des Etats-Unis, communications rendues nécessaires par l'annexion des îles Hawaï et l'expansion probable de l'influence et du commerce des Etats-Unis dans le Pacifique, et que pour ces raisons, la politique nationale du pays exigeait plus impérieusement que jamais que le canal projeté fût sous l'autorité du gouvernement des Etats-Unis.

Cette partie du message ayant provoqué des commentaires, Votre Excellence a pris des renseignements auprès du secrétaire d'Etat, pour connaître les intentions du Président des Etats-Unis.

En réponse, les vues du gouvernement américain furent franchement exposées. Vous avez aussi reçu l'assurance la plus positive que le gouvernement des Etats-Unis n'avait pas l'intention d'ignorer la convention Clayton-Bulwer, et que les conditions du traité seraient scrupuleusement observées. Mais vu le sentiment national très prononcé en faveur de la construction du canal Nicaragua, et vu aussi le peu de probabilité de voir ce travail accompli par l'initiative privée, les Etats-Unis étaient disposés à l'entreprendre eux-mêmes, après avoir obtenu du congrès l'autorisation nécessaire.

Pour cela, il leur faut obtenir par des négociations amicales, le consentement de l'Angleterre à une modification du traité Clayton-Bulwer qui, sans toucher au principe général consacré par cette convention, permettrait l'accomplissement du projet pour l'avantage du commerce du monde entier. Bien que l'heure ne fût pas arrivée d'entamer des négociations régulières, à cette fin, puisque le congrès n'avait encore rien fait, le gouvernement des Etats-Unis désirait vivement voir Votre Excellence engager immédiatement des pourparlers, afin de préparer un projet d'entente qui pourrait servir de base aux négociations.

Le gouvernement de Sa Majesté se rendit à ce désir, et la discussion qui s'ensuivit eut pour résultat le projet de convention que M. Hay soumit à Votre Excellence le 11 janvier 1899.

A cette date la haute commission mixte, présidée par feu lord Herschell, était réunie. Cette commission avait été nommée en juillet 1898

pour discuter plusieurs questions pendantes entre l'Angleterre et les Etats-Unis, entre autres, celle de la pêche des phoques, les pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique, la frontière de l'Alaska, les lois sur la main-d'œuvre étrangère, la réciprocité, le transit des marchandises, les droits miniers, les navires de guerre sur les grands lacs, définition et indication des frontières, transport des voyageurs sous garde. Mais de graves difficultés avaient surgi et il était devenu douteux qu'un règlement pût être effectué.

Par conséquent, à une demande d'une prompte réponse relativement à la convention, le marquis de Salisbury informa M. White, le chargé d'affaires américain, qu'il ne pouvait s'empêcher de mettre en regard la situation précaire et la lenteur des négociations pendantes, conduites par lord Herschell, et la rapidité avec laquelle on voulait faire décider l'objet de la convention projetée. On pourrait reprocher au gouvernement de Sa Majesté d'en être venu à une entente précipitée dans une affaire toute à l'avantage des Etats-Unis, pendant que rien n'avait été réglé dans les affaires où des concessions mutuelles devaient être faites.

Peu de temps après, lord Herschell laissa entendre que les difficultés concernant la frontière de l'Alaska paraissaient insurmontables, et qu'il serait peut-être nécessaire de mettre fin aux négociations dont il avait eu jusqu'alors la direction. Au reçu de cette nouvelle, lord Salisbury informa M. White qu'il ne voyait pas comment le gouvernement de Sa Majesté pourrait sanctionner aucune convention pour modifier le traité Clayton-Bulwer, vu que l'opinion publique en Angleterre n'approuverait pas une concession toute à l'avantage des Etats-Unis dans un temps où ces derniers paraissaient si peu disposés à en venir à un arrangement satisfaisant au sujet de la frontière de l'Alaska.

Ce langage est très significatif et très plausible. Dans cette dépêche du secrétaire d'Etat des affaires étrangères à l'ambassadeur anglais à Washington, le gouvernement anglais dit virtuellement qu'en même temps que la modification projetée du traité Clayton-Bulwer, il faudra aussi en venir à un arrangement satisfaisant de la frontière de l'Alaska.

Il me semble que la Chambre a droit à d'autres explications, en plus de celles qui ont déjà été données par le gouvernement, pour que nous sachions si en prenant cette attitude le gouvernement impérial a reçu non seulement le sincère appui, mais aussi la plus énergique insistance de ce gouvernement, pour que le traité ne fut pas abrogé, sans qu'un arrangement satisfaisant fut fait concernant la frontière de l'Alaska. Avons-nous vu le gouvernement prendre cette attitude dans cette Chambre? Pas du tout, car le 5 mars 1902, quand j'ai fait allusion à cette question, lors du débat sur l'adresse, l'honorable premier ministre émit l'étrange opinion que le Canada n'avait aucun intérêt direct dans le maintien ou l'abrogation du traité Clayton-Bulwer. Pas d'intérêt direct? J'aimerais à savoir quelle partie de l'empire anglais peut avoir des intérêts directs dans l'abrogation de ce traité, si le Canada n'en a pas. Le Canada a de plus grands intérêts directs dans les questions que concerne ce traité, que toute autre partie de l'empire. Quels intérêts y avaient les Etats-Unis ? Leurs intérêts étaient qu'ayant de grandes possessions sur le Pacifique et sur l'Atlantique, et que désirant développer leur commerce avec l'orient, surtout depuis l'acquisition de certains territoires dans l'extrême orient, ils désiraient avoir le contrôle, sous certaines conditions, sur la construction d'un canal à travers l'isthme de Panama.

Les intérêts du Canada étaient absolument les mêmes. Le Canada a de grandes possessions sur l'Atlantique, il a de grandes possessions sur le Pacifique, il désire développer son commerce sur le Pacifique et avec l'extrême-orient. Par conséquent, si les Etats-Unis étaient en état de faire valoir de bonnes raisons en faveur de l'abrogation du traité Clayton-Bulwer, le Canada en avait d'également bonnes pour prétendre qu'il devait être consulté, avant que ce traité fut abrogé. Voici l'attitude que prit l'honorable premier ministre dans le discours qu'il prononça dans cette Chambre, à cette occasion:

> Le traité Clayton-Bulwer n'existe plus, dit mon honorable ami ; par conséquent, il n'y a rien à cacher ; le traité négocié entre lord Lytton et M. Clayton a été modifié par un traité récent, donc les documents relatifs au traité Clayton-Bulwer peuvent être déposés sur le bureau.
>
> Ce raisonnement est erroné. Le Canada n'avait d'intérêt direct ni dans le traité Clayton-Bulwer, ni dans le canal de Nicaragua. Le Canada n'était pas plus intéressé dans la signature d'un traité relatif au canal de Nicaragua qu'il ne l'aurait été dans la conclusion d'un traité concernant le canal de Suez ou dans toute autre question indifférente, en litige entre la Grande-Bretagne et une puissance étrangère.

Il semblerait donc qu'au lieu d'appuyer l'attitude prise par lord Lansdowne dans sa dépêche, et d'insister sur l'adoption de cette politique, le gouvernement canadien aurait pris une attitude antipatriotique et inexcusable. Pour des raisons incompréhensibles, il semble avoir déclaré que le Canada n'avait pas d'intérêts réels et directs dans le traité Clayton-Bulwer, et que le gouvernement impérial était parfaitement libre d'abroger ce traité sans conclure aucun arrangement avec les Etats-Unis, au sujet de la frontière de l'Alaska qui donnait lieu à tant de retards et à tant d'incertitude.

L'honorable premier ministre nous a soumis les documents qui se rapportent à cette affaire ; je les ai examinés du premier au dernier sans y trouver un seul mot de protestation, concernant le traité Clayton-Bulwer. J'ai cherché en vain, un mot, une phrase, une lettre qui indiquerait que le gouvernement canadien a demandé ou même conseillé que la délimitation de la frontière de l'Alaska et l'abrogation du traité Clayton-Bulwer fussent décidés en même temps.

Examinons un peu les documents qui ont été produits. Ils sont évidemment incomplets, car dans un des premiers en date, une dépêche de Son Excellence le Gouverneur général au secrétaire d'Etat des Colo-

nies, datée du 18 novembre 1902, il est question d'une dépêche du mois de novembre 1901, qui n'a pas été produite. Cette dépêche se lit comme suit :

Ottawa, 18 novembre 1902.

A propos de votre dépêche du 31 octobre, concernant la proposition des Etats-Unis, pour la création d'un tribunal de jurisconsultes chargés de donner leurs opinions motivées sur la question de la frontière de l'Alaska, mes ministres, tout en déclinant de consentir définitivement à cette proposition, seraient disposés à la prendre en favorable considération, si toutes les phases de la question devaient être soumises à ce tribunal. Ils sont d'opinion qu'ils pourraient accepter un plan dans le genre de celui que contenait ma dépêche du mois de novembre 1901.

(Signé) MINTO.

Nous ne savons pas encore ce que contenait cette dépêche. Celle du 18 novembre 1902, avait été précédée de celle du 31 octobre 1902, qui a été produite et qui se lit comme suit :

Dépêche de M. Chamberlain à Son Excellence le Gouverneur général :

Londres, 31 octobre 1902.

Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis a renouvelé, mais non officiellement, sa proposition pour la nomination d'un tribunal dont les membres ne feraient que consigner leurs opinions motivées. Voyez ma dépêche secrète du 23 avril 1902. Cette proposition qui offrirait au moins l'avantage au peuple des Etats-Unis et du Canada de comparer les mérites de leur cause respective, recevra-t-elle l'approbation de vos ministres ?

(Signé) CHAMBERLAIN.

Le 11 décembre 1902, le bureau colonial répondit à la dépêche de lord Minto, du 18 novembre 1902 :

Frontière de l'Alaska.

Londres, 11 décembre 1902.

En réponse à votre cablogramme du 18 novembre, je suppose que dans le cas où la majorité du tribunal serait d'accord sur les questions soumises à ce tribunal, cette décision serait acceptée comme finale par vos ministres ? Veuillez répondre par cablogramme.

Je ne citerai pas en entier la réponse à cette dépêche, datée du 15 décembre, car je crois que toute cette correspondance sera imprimée. Mais il est dit dans cette réponse : que le gouvernement du Canada ne peut pas se prononcer sur les questions qui seront soumises au tribunal, avant que le texte même de ces questions et la composition du tribunal lui aient été soumis. Viennent ensuite certaines lettres de l'ambassadeur anglais à M. Hay et de l'ambassadeur anglais au ministre des Affaires étrangères, lord Lansdowne. Ensuite, nous avons le texte du traité convenu, puis la communication suivante :

Londres, 6 janvier 1903

Le Secrétaire d'Etat pour les colonies à Lord Minto.

Alaska.—J'aimerais à avoir au plus tôt l'opinion de vos ministres sur le projet de traité concernant la frontière, contenu dans la dépêche No 347, de sir Michael Herbert, du 19 décembre.

(Signé) Sec. d'Etat.

A cela, le Gouverneur général a répondu :

Ottawa, 10 janvier 1903.

Sir Michael Herbert.

Au sujet de votre dernière proposition relative au traité de la frontière, que vous m'avez communiquée, mes ministres se déclarent satisfaits des questions qui devront être soumises au tribunal, mais ils ont encore les mêmes objections à la composition du tribunal projeté, et avant de l'accepter, ils espèrent que de nouvelles démarches seront faites pour obtenir que les questions soient soumises, soit à un tribunal d'arbitrage, composé en partie de jurisconsultes indépendants, n'étant pas sujets d'un des deux pays, tel que proposé dans ma dépêche de novembre 1901, à M. Chamberlain, soit au tribunal de La Haye.

(Signé) MINTO.

Je maintiens que ce n'est pas la réponse que ce gouvernement aurait dû faire. Près de quatre ans auparavant, l'honorable premier ministre avait déclaré au peuple canadien que le gouvernement de ce pays maintiendrait jusqu'au bout l'attitude qu'il avait prise devant la haute commission mixte. Son devoir était de soumettre ce traité au parlement, conformément à la promesse qu'il avait faite. Pourquoi, le 12 janvier 1903, à la veille de l'ouverture des Chambres, l'honorable premier ministre a-t-il accepté un semblable traité, sans le consentement du parlement ou sans une restriction nécessitant la ratification par le parlement? N'a-t-il pas, à maintes reprises, déclaré qu'il persisterait jusqu'au bout dans l'attitude prise devant la haute commission mixte ? Pourquoi s'est-il écarté de cette ligne de conduite, surtout quand il avait sous les yeux la déclaration de sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, que sur cette question il n'y aurait pas deux partis au Canada, et que l'opposition prêterait main-forte au gouvernement, avec autant de zèle que ses propres partisans, pour affirmer les droits du Canada ?

En dépit de sa propre promesse, et en présence d'un parlement uni, l'honorable premier ministre, quelques semaines avant la réunion des Chambres, l'honorable premier ministre a oublié sa promesse et a consenti à accepter ce tribunal. Une autre question, encore : pourquoi, quand il s'agissait d'un traité concernant les intérêts territoriaux du Canada, le gouvernement n'a-t-il pas exigé que ce traité serait sujet à ratification par le parlement ? Quand sir John A. Macdonald eut à négocier le traité de Washington, en 1871, il insista pour qu'il fût fait sujet à la ratification du parlement canadien, afin que le peuple canadien eut l'occasion de l'étudier sous tous ses aspects, par l'entremise de ses représentants, et qu'il fût libre de l'accepter ou de le rejeter. Mais le gouvernement actuel, après avoir formellement promis le contraire, fit volte-face, renonça délibérément à l'attitude qu'il avait prise et accepta un traité qui n'avait pas

besoin d'être ratifié par le parlement. Il s'agissait d'un territoire canadien, sur lequel les Canadiens avaient des intérêts directs, et cependant, le premier ministre du Canada, en réponse à une demande du secrétaire des Colonies et de l'ambassadeur anglais, met les intérêts du Canada de côté et son gouvernement est satisfait de cet arrangement.

Nous avons ici une dépêche du secrétaire d'Etat des colonies, datée du 12 janvier 1903, dans laquelle il dit :

Sir Michael Herbert conseille fortement trois juges de la cour Suprême des Etats-Unis avec le juge en chef d'Angleterre, le juge en chef du Canada et un juge d'une haute cour d'Angleterre pour former un tribunal qui commanderait au plus haut point la confiance de tous les intéressés.

Le 18 janvier, l'ambassadeur anglais télégraphie comme suit, à Son Excellence le Gouverneur général :

J'ai expédié, aujourd'hui, la dépêche suivante au ministre des Affaires étrangères :

Affaire de la frontière de l'Alaska.

Le Secrétaire d'Etat m'a de nouveau demandé une réponse aujourd'hui, sous prétexte que le moment actuel peut n'être pas favorable.

Il doit y avoir eu une erreur dans la transcription de cette dépêche, qui n'est pas compréhensible. Quoi qu'il en soit, je la cite de nouveau telle qu'elle est :

Le Secrétaire d'Etat m'a encore demandé une réponse aujourd'hui, sous prétexte que le moment actuel peut n'être pas favorable pour la ratification du traité, et si la question est encore retardée, l'attitude des sénateurs pourra se modifier.

Je crois qu'il y a ici une erreur de transcription.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a raison. C'était une dépêche chiffrée, et on a supposé qu'elle devait se lire :

Sous prétxte que le moment actuel n'est peut-être pas défavorable.

M. R. L. BORDEN : De cette manière la dépêche est parfaitement claire. Alors, le 19 janvier 1903, l'ambassadeur anglais, adressa la dépêche suivante à Son Excellence :

Traité de l'Alaska : réponse du Canada.

La dépêche suivante a été adressée aujourd'hui au ministre des Affaires étrangères. Je suis informé, aujourd'hui même, par Hay que le gouvernement était satisfait des questions qui doivent être soumises, mais il s'oppose à la composition du tribunal et espère que le gouvernement des Etats-Unis consentira à soumettre les questions à régler, soit à un arbitrage étranger, soit au tribunal de La Haye. J'ai en même temps fait observer que le tribunal de La Haye était surtout destiné à régler les différends provenant de l'interprétation des traités. M. Hay a répondu qu'après les changements auxquels il avait consenti au sujet des questions à être soumises au tribunal, il croyait pouvoir compter sur une acceptation immédiate du traité et regrettait de voir que le gouvernement canadien s'opposait encore à la composition du tribunal. Il ne pouvait que répéter ce qu'il avait souvent dit que la forme d'arbitrage proposée était la seule que le Président accepterait et qu'un traité impliquant le renvoi des questions devant des arbitres étrangers ou devant le tribunal de La Haye n'avait aucune chance d'être ratifié par le Sénat des Etats-Unis.

Même dans ce cas, je ne vois pas ce que ce pays pouvait espérer gagner devant un tribunal comme celui que proposaient les Etats-Unis. Avait-on quelque raison valable pour refuser de faire régler cette question de la même manière, et dans les mêmes conditions qu'avait déjà été réglée une autre question exactement semblable entre l'Angleterre et le Vénézuéla ? Dans les deux cas, il y avait la question de possession ; l'affaire était de même nature ; nous étions disposés à accepter les mêmes règles que pour l'affaire du Vénézuéla, et nous étions prêts à nous soumettre à la décision. Mais après avoir connu l'attitude des Etats-Unis et plus tard, après avoir connu les noms de ceux que les Etats-Unis avaient choisis comme commissaires, que pouvions-nous espérer ou attendre du seul tribunal qu'ils voulaient accepter ?

Comme je l'ai dit lors du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, au commencement de la présente session, le plus que nous pouvions espérer d'un pareil tribunal, c'était que les opinions seraient également partagées et qu'il n'y aurait rien de fait. Devions-nous consentir à soumettre notre cause à un tribunal comme celui-là ? Etions-nous excusables de dépenser $300,000 ou $400,000 pour cela quand le résultat le plus favorable que nous pouvions en attendre serait un résultat nul ?

Le temps pour le Canada de refuser, c'était au mois de janvier dernier ; il aurait été alors facile d'expliquer aux autorités impériales que le premier ministre du Canada s'était engagé envers le peuple à ne pas se départir de l'attitude prise devant la haute commission mixte. Il aurait pu ajouter, qu'en agissant ainsi il avait l'appui des deux partis politiques du Canada, et que tout le peuple canadien était unanime sur ce point. Si mon très honorable ami avait alors pris cette attitude avec fermeté, s'il avait déclaré que la question devait être réglée de la même manière que celle de la frontière du Vénézuela, ou que nous devions avoir un traité sujet à la ratification du parlement canadien, je suis convaincu qu'on nous aurait soumis un traité différent ou qu'il aurait été fait sujet à la ratification du parlement du Canada.

Dans une dépêche du 19 janvier 1903, adressée par le secrétaire d'Etat des Colonies à Son Excellence le Gouverneur général, je trouve le passage suivant :

A propos de la dépêche de sir Michael Herbert, disant que le gouvernement des Etats-Unis ne peut accepter aucune modification dans la composition du tribunal, j'espère que vos conseillers responsables consentiront à ce qu'il reçoive instruction de signer le traité proposé.

Veuillez répondre par dépêche, le plus tôt possible.

Ensuite, après le mot "confidentiel," la dépêche ajoute :

Je tiendrais beaucoup à avoir une prompte réponse à mon télégramme du 12 janvier, concernant la proposition de l'ambassadeur anglais à Washington, demandant que le juge en chef d'Angleterre, le juge en chef du Canada et un juge d'une haute cour d'Angleterre soient nommés membres anglais du tribunal.

Nous avons ensuite une dépêche du bureau colonial à lord Minto, datée du 20 janvier 1903 :

L'ambassadeur anglais à Washington télégraphie que M. Hays préférerait Londres comme lieu de réunion. J'aimerais à avoir au plus tôt possible l'opinion de vos ministres sur ce point.

Le document suivant est une dépêche de lord Minto au secrétaire d'Etat des Colonies ; elle est datée du 21 javier 1903, et se lit comme suit :

Mes ministres, tout en regrettant que le tribunal proposé ne sera pas constitué de manière à assurer un règlement final de la question, sont satisfaits des questions qui seront soumises au tribunal et consentent à accepter le traité contenu dans le projet qui leur a été communiqué.

Abandon complet et absolu de l'attitude prise devant la haute commission conjointe, attitude dans laquelle, selon la déclaration de mon honorable ami, on devait persévérer jusqu'à la fin, advienne que pourra. La dépêche continue :

Pour la composition du tribunal, mes ministres sont d'avis qu'il est prématuré de prendre une disposition définitive ; il suffit, quant à présent, qu'il soit bien compris que les membres de la commission nommés par Sa Majesté devront être des juristes renommés et sujets anglais.

Ils acceptent très volontiers que l'on fasse choix de Londres pour les séances du tribunal.

Le 18 février, le secrétaire d'Etat des Colonies adressait à lord Minto la dépêche suivante :

S.S.M., ambassadeur, Washington, télégraphie Président va nommer M. Root, secrétaire d'Etat à la Guerre, et sénateurs Lodge et Turner comme membres américains de commission frontières d'Alaska. Serais aise de connaître les vues de vos ministres quant aux comissaires anglais.

Au début de la session, j'ai fait part à la Chambre de certaines opinions exprimées par ces messieurs sur la question dont ils allaient avoir à s'occuper en qualité de juges. Je ne veux pas y revenir ; mais je crois que la Chambre a reconnu, sans nulle hésitation, que, si nous devons ajouter foi aux dires de journaux américains de grande réputation, deux au moins de ces messieurs, sinon les trois, avaient exprimé sur cette question de frontières les vues les plus énergiques et les moins susceptibles de varier. Il est inutile d'ajouter que ces vues sont en parfaite concordance avec la décision qui vient d'être prise par le tribunal dont ils faisaient partie. Le 21 février, lord Minto adressait au bureau des colonies la dépêche suivante :

Comme complément à ma dernière dépêche, mes ministres font observer qu'ils avaient consenti à un tribunal composé de six membres à la condition, mentionnée dans le traité, que les membres de ce tribunal seraient des juges impartiaux, et avec l'espoir qu'on nommerait comme commissaires américains des juges des plus hautes cours des Etats-Unis ; mes ministres voulant également que les membres anglais de la commission fussent des juges du plus haut grade.

Mes ministres représentent très énergiquement que, cette considération ayant été d'une importance capitale pour leur faire agréer le traité, on devrait s'y conformer. Autrement, ce serait changer ce qui a été le motif déterminant de leur adhésion ; et l'on craint qu'il ne soit nécessaire de tout remettre en question.

Mes ministres seraient prêts, pour leur part, à se conformer à l'entente intervenue entre les deux gouvernements quant à ce qui concerne la nomination des membres anglais du tribunal, mais ne croient pas qu'il soit opportun de soumettre leurs vues à cet égard avant qu'il n'ait été disposé d'une manière satisfaisante de la question qui se soulève au sujet de la partie américaine de la commission.

Arrive ensuite une longue dépêche du secrétaire des Colonies, en date du 27 février, dont voici le passage le plus important :

Le gouvernement de Sa Majesté a donc à choisir entre la rupture définitive des négociations et l'acceptation des représentants américains déjà nommés, à qui on adjoindrait de notre côté, des hommes qui répondront aux nouvelles conditions qui se présentent. On croit que la rupture des négociations serait un bien fâcheux contretemps pour les intérêts du Canada, et qu'il vaudrait mieux laisser faire l'enquête, dans l'espoir que les intérêts du Canada ou de l'Empire n'auront pas à en souffrir, vu que, même en cas d'insuccès pour nous, des renseignements de la plus haute importance sur des points controversés en sortiront. Ces renseignements, mis devant le public, pourront faciliter plus tard un règlement équitable de la question.

Je regrette d'avoir à dire que les vues quelque peu optimistes du secrétaire des Colonies ne se sont pas réalisées ; c'est peut-être que le gouvernement de ce pays n'a pas suivi la ligne de conduite que cette dépêche lui suggérait d'une façon pourtant bien claire. Vu la manière dont le secrétaire des Colonies s'exprime dans cette dépêche, je n'ai pas le moindre doute que si le gouvernement avait insisté sur la nomination de trois Canadiens, il aurait été écouté. Qui aurait pu se plaindre de voir trois Canadiens dans la commission—des hommes qui eussent su combien cette question était importante pour ce pays, et qui eussent compris le sentiment du peuple à l'égard de ses droits dans cette affaire. Il ne peut y avoir le moindre doute que, si le gouvernement de ce pays eût fait cette démarche, le gouvernement de la mère patrie eut accepté la proposition, et nous nous trouverions en meilleure position que nous le sommes, maintenant que nous avons en quelque sorte perdu tout ce que nous réclamions.

Le 6 mars 1903, ce gouvernement adressait au gouvernement impérial une dépêche que je fais mieux de lire en entier, vu son importance. Avant cela, qu'il me soit permis de dire en passant que, le 13 mars de cette année, dans la discussion de l'adresse, et ne sachant pas encore que cette dépêche avait été envoyée, j'ai conseillé au gouvernement, aussi fortement que j'ai cru qu'il était sage de le faire, de bien considérer s'il n'était pas mieux de ne pas nommer de commissaires du tout. Il est vrai que les négociations étaient alors quelque peu avancées ; il y avait eu, je crois, échange de ratifications ; mais un traité de ce genre ne pouvait avoir de résultat, le tribunal ne pouvait être constitué, à moins que des commissaires ne fussent nommés de la part de l'Angleterre, et, eu égard au caractère des nominations faites par le gouvernement américain, je ne pense pas que ce dernier eût pu raisonnablement se plaindre si le gouvernement avait trouvé bon de ne pas agir tant que le gouvernement américain n'aurait pas considéré de nouveau ces nominations et envoyé siéger à ce tribunal des hommes que l'on eût pu considérer comme étant des juristes renommés et impartiaux, conformément aux termes du traité. Je n'entends pas mettre en doute la capacité de ces messieurs comme juristes ; je m'en tiens au fait que deux d'entre eux au moins, les trois, je crois, ont publiquement exprimé des opinions qui les mettaient, il me semble, dans l'impossibilité de considérer la question avec la disposition d'esprit qu'un juge doit avoir. Cette dépêche du 6 mars se lit comme suit :

A propos de votre dépêche du 27 février, mes ministres regardent la situation avec beaucoup d'inquiétude. Ils désirent appuyer sur ce que leur adhésion à un traité qui pourvoit à la création d'un tribunal composé de telle façon que sa décision ne saurait être finale a été obtenue à la condition, exprimée dans le traité, que les membres de ce tribunal seraient des juristes renommés et impartiaux.

Il y a ici des astérisques qui indiquent assez qu'une partie de la dépêche ne nous a pas encore été communiquée. Elle le sera peut-être un peu plus tard, si je comprends bien mon honorable ami. La dépêche ajoute:

Le doute qu'ils avaient sur l'efficacité de la mesure comme moyen de règlement a été quelque peu modifié par l'assurance qu'on leur a donnée que les membres de la commission examineraient l'affaire avec un esprit non prévenu et qu'on pourrait obtenir une interprétation juridique du traité de 1825. Le choix que le gouvernement des Etats-Unis vient de faire d'hommes qui ne sont pas des juges et dont l'opinion bien connue ne laisse pas place à l'espérance d'un examen juridique de la question, change complètement la situation. Si toute l'affaire était à recommencer, mes ministres n'hésiteraient pas au point de vue des intérêts du Canada, à déconseiller toute participation à la mesure.

De nouveaux astérisques indiquent qu'une autre partie de la dépêche est encore à venir.

Mes ministres ont vu dans les journaux et ont aussi été officiellement informés que, dans le temps qu'il sont encore à examiner la question, le traité a été confirmé par le gouvernement de Sa Majesté, et qu'il y a eu échange de ratification à Washington. Il est à présumer que ceci met fin à toute discussion, et mes ministres vont donc commencer à faire ce que les circonstances exigent d'eux pour remplir les engagements du gouvernement de Sa Majesté ; mois ils se réservent le droit de soumettre au parlement canadien toute la correspondance, ou du moins suffisamment pour expliquer toute l'affaire, et surtout comment on a obtenu l'adhésion du Canada.

Mes ministres ne croient pas devoir se départir de la règle posée quant à la composition du tribunal. Si le gouvernement de Sa Majesté doit nommer des commissaires, mes ministres sont d'avis qu'il ne faut choisir que des juges des plus hautes cours, qui soient de tout point des juristes renommés et impartiaux.

Mon très honorable ami et les membres de son cabinet se sont peut-être montrés un peu trop magnanimes. Je crois avoir dit moi-même que si nous avions à nommer des commissaires, ce devrait être au moins des personnes qui n'auraient pas exprimé d'opinion sur le sujet et qui seraient des juristes de renom ; mais je ne vois pas que nous devions nous limiter à choisir des juges, et je crois qu'il était possible de trouver au Canada des juristes renommés et impartiaux, juges ou non, qui auraient convenu à cette appellation beaucoup mieux que les trois personnages nommés par les Etats-Unis.

M. LEMIEUX : Que dites-vous des deux que nous avons choisis?

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne va pas supposer, j'espère, que je critique la nomination de ces messieurs. S'il avait bien suivi ce que j'ai dit, il aurait vu que ma prétention est qu'il aurait fallu nommer trois juristes canadiens au lieu de deux. Je ne fais nul commentaire sur le choix de ces messieurs. Quand même j'aurais des doutes sur la sagesse de la nomination, il ne serait guère bienséant de ma part de les exprimer. Je n'ai rien dit, et n'ai rien à insinuer dans ce sens. Je prétends seulement que si le gouvernement de ce pays avait proposé les noms de trois Canadiens au lieu de deux, et il était facie de trouver au Canada trois juristes renommés et impartiaux, le gouvernement impérial les aurait, je crois, acceptés, et aurait eu parfaitement raison d'agir ainsi.

Une autre dépêche, du 7 mars, du secrétaire des Colonies à lord Minto, fait savoir que, le 3 du courant, les ratifications du traité relatif aux frontières de l'Alaska ont été échangées. La dépêche dit :

Le temps pour la préparation de la cause, article 2, a donc commencé de courir contre nous, et il est important de procéder sans délai à la nomination de nos commissaires et d'un agent.

J'espère donc que vos conseillers responsables vont nous communiquer le plus tôt possible leurs vues sur ces nominations.

A cette dépêche du secrétaire des Colonies, lord Minto a répondu le 2 mars :

Vu le peu de temps qui nous est donné pour la préparation de la cause, mes ministres désirent procéder immédiatement, et conseillent en conséquence, un prompt arrangement des préliminaires.

Quant à la composition du tribunal,mes ministres proposent le juge en chef d'Angleterre et deux juges canadiens, dont les noms seront bientôt communiqués par télégraphe.

Comme conseils, mes ministres désirent que ce soit M. Edward Blake, C.R.,Londres, et M. Christopher Robinson, Toronto, et qu'il y ait aussi un conseil moins ancien.

Pour répondre à l'article du traité qui pourvoit à ce qu'un agent soit nommé pour représenter chacune des parties devant le tribunal, mes ministres désirent voir nommer à cette position M. Clifford Sifton, ministre de de l'Intérieur au Canada.

Le 17 mars, lord Minto télégraphie :

Outre le juge en chef d'Angleterre, mes ministres proposent sir Louis Jetté, juge en retraite de la cour Supérieure de la province de Québec, et actuellement lieutenant-gouverneur de la province de Québec, et le juge Armour, de la cour Suprême du Canada, comme étant des juristes impartiaux au sens du traité concernant le règlement des frontières de l'Alaska.

Ceci met fin à la correspondance telle que déposée. Maintenant, M. l'Orateur, il me semble que le gouvernement a mal défendu les intérêts du pays en cette affaire, comme je vais m'efforcer de la démontrer en peu de mots. D'abord, le gouvernement ayant déclaré devant la haute commission conjointe qu'il ne consentirait pas à renvoyer l'examen de cette question à un tribunal dont la décision ne pourrait aboutir à aucun résultat favorable pour le Canada, et duquel on ne pouvait avoir à espérer qu'une division d'opinions, il a depuis abandonné cette attitude sans même consulter le parlement, et ce mouvement de retraite a nui aux intérêts du Canada. Je ne peux pas comprendre ce qui a pu porter mon très honorable ami, après avoir ainsi engagé sa parole, à consentir à un traité absolument différent de l'arbitrage sur lequel il avait insisté devant la haute commission conjointe. Quels peuvent être les motifs qui ont fait prendre à mon très honorable ami, surtout sans en donner avis au parlement, la détermination de participer à un traité qui touche uniquement aux intérêts du Canada, sans exiger que le traité fût soumis à l'approbation du parlement canadien.

De quel droit le gouvernement, qui s'était engagé vis-à-vis les Chambres à maintenir cette attitude, l'a-t-il complètement abandonnée ? En deuxième lieu, pourquoi le gouvernement a-t-il pris un attitude faisant penser que le Canada n'avait rien à voir au traité Clayton-Bulwer, et n'avait pas à être entendu sur les changements qu'on se proposait d'y apporter ? Où voit-on là que le gouvernement de ce pays ait protesté auprès du gouvernement de la mère patrie ; et comment se fait-il que le traité Clayton-Bulwer ait été abrogé sans qu'il soit en même temps intervenu un règlement des frontières de l'Alaska, et sans protestation aucune de la part du Canada. Pourquoi mon très honorable ami s'est-il ainsi désintéressé des conséquences de cette abrogation, et pourquoi l'un et l'autre gouvernement se sont-ils écartés de la ligne de conduite si bien définie dans la dépêche de lord Lansdowne à l'ambassadeur anglais à Washington au moment où les Etats-Unis pressaient le gouvernement anglais d'apporter quelques modifications à ce traité ? Je comprendrais les raisons qui auraient pu engager le gouvernement britannique à céder sur ce point-là ; mais je ne peux pas concevoir de raison possible qui ait pu amener le gouvernement de mon très honorable ami à s'écarter de cette règle, et à prendre l'attitude que le très honorable premier ministre a prise l'année dernière dans cette Chambre lors de la discussion de l'adresse, quand il a prétendu que le règlement des frontières de l'Alaska ne pouvait dépendre d'une modification des termes du traité Clayton-Bulwer, et que le gouvernement impérial pouvait fort bien céder aux demandes des Etats-Unis sans insister en même temps sur la nécessité d'adopter un mode équitable de régler la dispute relative aux frontières. Je crois que le gouvernement de mon très honorable ami est responsable des conséquences fâcheuses de cette décision. J'en tiens mon très honorable ami personnellement responsable ; car si, dans cette circonstance, il avait écouté mes conseils, au moins nous ne serions pas aujourd'hui dans une position pire qu'auparavant ; la question serait du moins encore pendante, et le Canada n'aurait pas à déplorer à l'heure actuelle la perte presque totale des droits auxquels il prétendait. Si l'on avait consulté le pays en s'adressant à ses représentants, si l'objet de ces négociations avait été discuté par les Chambres, nous aurions été beaucoup moins blessés, même en cas de perte de nos droits. Dans des questions de cette nature, où l'orgueil national est en quelque sorte en jeu, il est toujours à souhaiter que, s'il y a perte à essuyer, la population sente qu'en perdant elle a du moins été consultée et que tout ce que le gouvernement du pays pouvait faire pour protéger ses droits a été fait. Il ne me paraît pas que la situation s'offre à l'examen du peuple de cette façon. Une fois de plus, je regrette que toutes ces démarches aient été faites hors la connaissance du parlement ; que, sans consulter le parlement en quoi que ce soi, mon très honorable ami ait jugé à propos d'adopter une ligne de conduite dont le gouvernement est absolument responsable, et dont les meilleurs intérêts du Canada ont eu à souffrir si cruellement.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) et moi, quelque opposés

d'opinion que nous puissions être sur certaines phases de cette affaire, sommes d'accord en ceci : que ce n'est pas le moment de discuter la décision qui vient d'être rendue. Mon honorable ami a dit, en commençant, qu'il n'était pas à propos de faire maintenant des commentaires sur le jugement récemment prononcé ; et d'ailleurs, nous n'avons pas pour cela des renseignements suffisants. Un peu plus loin, cependant, mon honorable ami déclare que nous aurions probablement mieux obtenu justice si nous avions nommé trois commissaires canadiens au lieu de nommer le juge en chef d'Angleterre et deux Canadiens seulement. Mon honorable ami a peut-être raison ; il est possible que nous ayons commis une erreur en choisissant, comme juriste de renom, le juge en chef d'Angleterre pour juger la question pendante entre le gouvernement et le peuple canadien et la Couronne britannique d'une part et les Etats-Unis de l'autre part. Peut-être n'aurions-nous pas dû confier nos intérêts à la plus haute autorité d'Angleterre. Mais, jusqu'à présent, je me refuse à adopter cette manière de voir. Je ne veux pas, pour le moment, entretenir une telle opinion, et je ne crois pas que nous soyons en mesure d'employer vis-à-vis le juge en chef anglais des paroles aussi dures que celles qu'a prononcées mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre ne dira pas, j'espère, que je me suis exprimé durement vis-à-vis le juge en chef. En attendant la production du rapport officiel de l'affaire, qui modifiera peut-être mon opinion, j'ai dit que je ne pouvais pas imaginer pour le moment pourquoi la frontière passe autour de ces îles. Si mon très honorable ami en sait quelque chose, je serais bien aise d'entendre ses explications.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a plus ; mon honorable ami a dit que nous avions manqué en ne faisant pas nommer trois Canadiens ; que nous aurions dû faire mieux ; que nous aurions ainsi obtenu plus de justice que nous n'en avons eu par la nomination du juge en chef d'Angleterre. Il est un peu dur d'insinuer que le juge en chef d'Angleterre ne nous a pas traités avec autant de justice qu'un Canadien l'aurait fait.

M. GOURLEY : Le langage du très honorable premier ministre ne semble-t-il pas dur pour les deux Canadiens qui ont décidé différemment du juge en chef ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne donne d'opinion sur la décision d'aucun d'eux ; mais je dis que le langage de mon honorable ami indique de l'aigreur contre le juge en chef quand il affirme qu'en acceptant sa nomination, nous avons commis une faute ; quand il dit que trois Canadiens nous auraient rendu justice, alors que deux Canadiens et le juge en chef d'Angleterre ne l'ont pas fait. Je dis qu'il y a là un blâme implicite contre le juge en chef d'Angleterre. C'est un dur langage à employer contre ce haut personnage, et je refuse d'accepter cette critique tant que nous n'aurons pas devant nous l'opinion raisonnée du juge en chef, de façon que nous sachions s'il a tort ou raison. Je déplore beaucoup cette décision, elle me surprend énormément ; cependant je m'abstiendrai de tout blâme de cette nature à l'endroit du juge en chef d'Angleterre, et je ne supposerai pas qu'il ait donné une opinion autre qu'un Canadien aurait donnée à sa place.

J'ai dit que je n'entendais pas exprimer d'opinion sur le mérite de la décision. Nos droits sur le canal de Lynn ne sont pas aussi faibles que mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa) semble le croire ; ils ne sont pas non plus aussi forts que les ont représentés des députés de l'un et de l'autre côté de la Chambre. Il me semble qu'il y avait beaucoup à dire tant en faveur que contre nos prétentions. En lisant ce qui se passait devant la commission, j'en étais arrivé à la conclusion que le bon côté de la question était pour nous. J'étais peut-être prévenu ; mon opinion n'était peut-être pas absolument justifiée ; quoi qu'il en soit, c'était mon opinion ; et cependant je n'ai jamais pu écarter de mon esprit tout doute sur la bonté de notre cause. J'ai toujours pensé qu'il y avait aussi de bonnes raisons militant en faveur de nos adversaires. Notre cause était peut-être de celles qui font dire à un avocat en se rendant à la Cour qu'il sait qu'il peut s'attendre à une décision dans un sens ou dans l'autre. Mais quant au canal de Portland, il me semblait que notre prétention était non seulement forte, mais sans réplique possible, et que nos adversaires n'avaient aucune bonne raison à nous opposer. Aussi, j'ai été surpris et étonné de voir que le jugement de la commission, au lieu de faire droit à nos conclusions, dont la justice était absolument évidente, nous enlève deux îles, qui nous appartiennent. En elles-mêmes, ces îles, je crois, n'ont pas une bien grande valeur ; ce sont de simples rochers. Leur importance vient de la position qu'elles occupent ; et cette importance est considérable. C'est un grave échec que subissent les intérêts canadiens en perdant ces îles. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas le moment de discuter cette question. Je donnerais plutôt le conseil de rester calmes et paisibles jusqu'à ce que toute l'affaire soit devant nous, et que chacun puisse exercer son jugement sur le mérite de la décision qui a été rendue.

Ce n'est pas encore là-dessus que mon honorable ami appuie le plus. Nous avons gravement manqué, dit-il, en consentant à renvoyer l'examen de cette question au tribunal qui vient de la régler. Je ne suis pas de son avis, et je crois pouvoir démontrer que le gouvernement a agi comme il le devait dans toute cette affaire. L'honorable député a parlé de l'attitude que j'ai prise sur cette question. J'avais plus d'une fois

déclaré dans cette Chambre que nous persisterions dans la détermination prise devant la commission anglo-américaine, à Washington, de ne jamais consentir à ce renvoi, si nous devions par là faire abandon d'une partie de notre territoire. Mais ce que je veux faire admettre à mon honorable ami, c'est qu'il n'a pas compris la différence qui existe entre ce traité et le traité d'arbitrage du Vénézuéla.

Ce que l'Angeterre voulait, c'était un renvoi de l'affaire comme dans le cas du Vénézuéla. Ce traité rendait possible la nécessité de faire abandon d'une partie du territoire. Il était convenu entre le Vénézuéla et la Grande-Bretagne que si le territore de l'une des parties était trouvé en la possession de l'autre, celle que en serait en possession pourrait le retenir, en payant une indemnité. Il était convenu, par exemple, qu'une possession de cinquante ans constituerait un titre. En ce cas, le possesseur indemnisait l'autre. Nous voulions faire insérer une disposition dans le traité, pourvoyant à ce que, si le territoire de l'une des parties était trouvé être en la possession de l'autre, les arbitres seraient libres de l'adjuger au possesseur, moyennant une indemnité raisonnable. Cette proposition n'a pas été adoptée. L'eût-elle été, quelles en seraient les conséquences? Supposons que la ville de Skagway ait été trouvée être en territoire britannique. Cette ville est actuellement en la possession des Américains. Les commissaires auraient pu l'adjuger aux Etats-Unis, à telles conditions qui eussent paru raisonnables aux commissaires.

M. R. L. BORDEN : Il aurait fallu une certaine durée dans la possession, comme pour le traité du Vénézuéla?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, cinquante ans. Mais, dans tous les cas, c'était un abandon possible d'une partie de territoire. Le jugement qui vient d'être rendu donne au Canada deux îles, Pearce et Wales, que les Américains possédaient malgré nos protestations. En vertu du traité du Vénézuéla, les commissaires auraient pu laisser ces îles aux Etats-Unis, à telles conditions qu'ils eussent jugées équitables. Mais le traité actuel contient une règle bien différente : il déclare qu'il ne sera fait aucun abandon de territoire ni d'un côté ni de l'autre ; et c'est là l'erreur de mon honorable ami. Je lui conseillerais de relire le traité, article 1er, qui dit :

> Il sera immédiatement nommé une commission chargée d'étudier et de décider les questions énoncées à l'article 4 de cette convention. La commission devra être composée de six juristes renommés et impartiaux qui examineront juridiquement les questions à eux soumises, et qui prêteront serment d'examiner avec impartialité la preuve et les plaidoieries offertes au tribunal.

Ce traité n'entraînait donc pas un abandon de territoire. On ne soumettait aux juges du tribunal que l'interprétation juridique du traité. C'était une cour, chargée de déterminer non pas les droits des parties, mais la véritable signification du traité. Il n'était donc pas nécessaire de soumettre le traité au parlement. S'il y avait eu quelque reddition de territoire à craindre, il aurait été non seulement important mais indispensable de référer la chose au parlement, puisque le parlement seul peut disposer du territoire. Bien plus, dans le cas d'un arbitrage qui toucherait au territoire, le traité en devrait être soumis à la sanction du parlement. Mais il n'y avait ici que la simple création d'un tribunal chargé de déterminer juridiquement quelles étaient les frontières de l'Alaska telles que définies par le traité de 1885.

Notre position est bien différente de ce qu'elle était en 1899. Que devons-nous faire? J'ai souvent déploré, M. l'Orateur, et jamais plus que je ne déplore maintenant, de vivre dans le voisinage d'un grand peuple qui, je crois pouvoir le dire sans que l'on m'accuse de malveillance à son égard, montre, dans sa vie nationale, un grand désir d'empiéter. J'ai souvent déploré aussi qu'à côté de cette nation grande et puissante, le Canada ne soit qu'une petite colonie, qui grandit, il est vrai, mais qui reste colonie. Je regrette bien des fois que nous n'ayons pas dans nos mains le pouvoir de faire nos traités, et d'arranger nous-mêmes nos affaires. A propos de cette question d'arbitrage, nous avons dû plier devant les circonstances—nous n'avions pas, hélas ! ce pouvoir de faire nous-mêmes nos traités. Je regrette d'avoir à dire que tout cet échange de correspondance depuis 1899 n'a pas encore été mis devant le parlement. Je regrette non seulement que nous n'ayons pas le pouvoir de faire nos traités, mais que nous ne soyons même pas dans une position livrer à la Chambre toute la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et celui de la Grande-Bretagne. Mais cette correspondance, nous l'aurons, et elle sera communiquée à la Chambre en son entier ; oui, nous l'aurons toute, et le pays connaîtra exactement ce qui s'est passé, et quelle part de responsabilité incombe à chacune des parties qui ont pris part à cette affaire. Mais nous n'avons pas ce pouvoir ; nos mains sont liées par le fait de notre dépendance de la mère patrie, qui nous fait ses agents, sans nous laisser libres d'agir, et qui nous oblige à traiter de nos affaires par l'entremise de l'ambassadeur anglais.

La question nous étant présentée, qu'allions-nous faire? Devions-nous la laisser à jamais pendante? Devions-nous laisser à jamais cette affaire de frontières comme une pomme de discorde entre nous et nos voisins?

Fallait-il laisser se perpétuer cet état de choses, et courir le risque des conflits, du sang versé peut-être, des difficultés auxquelles nous aurions eu à faire face dans le cas qu'on eût découvert de l'or sur le territoire contesté, où Canadiens et Américains se seraient précipités dans un même désir d'op-

position ? Nous avions à nous décider d'une manière ou d'une autre ; et, après de longs pourparlers, que la correspondance vous fera connaître, nous en sommes venus à la conclusion d'accepter ce renvoi. On nous demandait notre adhésion à un traité qui comportait une interprétation juridique de celui de 1825, qui ne pouvait rien donner à nos adversaires ni rien nous enlever, mais qui n'avait d'autre objet que de faire déterminer quels étaient nos droits en vertu de ce traité de 1825. C'était, je crois, le devoir du gouvernement canadien de mettre un terme à ce malheureux état de choses dont j'ai parlé. C'est ainsi que nous avons envisagé l'affaire. Nous voulions avoir une interprétation juridique du traité. Nous ne demandions rien aux Américains ; nous tenions simplement à garder ce qui nous appartenait. C'est ce qu'on nous a proposé, et ce que nous avons décidé d'accepter.

Or, après avoir ainsi donné notre adhésion à ce traité, après avoir consenti à référer la question à ce tribunal, qui devait être composé de six juristes impartiaux, on nous a donné avis que les juristes qui allaient être choisis par le gouvernement américain ne pouvaient en rien convenir à la qualité de juristes impartiaux. C'étaient des hommes qui avaient déjà exprimé leur opinion sur cette question avec beaucoup d'énergie. Nous avons protesté contre le choix de ces messieurs, et avons prié les autorités anglaises de communiquer nos protestations au président des Etats-Unis, en lui représentant que des hommes qui, sur le parquet du Congrès, avaient fait connaître leur opinion sur cette affaire ne pouvaient être les juristes impartiaux que le traité avait en vue. Qu'est-il arrivé, M. l'Orateur ? Avant que nos protestations eussent été prises en considération, le traité était ratifié par les autorités anglaises. Il surgissait donc une autre difficulté. Qu'allions-nous faire dans les circonstances, le traité étant ratifié ? Sa Majesté y avait donné son consentement ; Sa Majesté qui seule a le droit dans tout l'empire britannique de sanctionner un traité. Cela étant, qu'allions-nous faire ? Je voudrais bien savoir ce que nos amis de l'opposition auraient fait. Je le demande à mon honorable ami le chef de l'opposition, quelle aurait été leur conduite en pareille occasion ? Que serait-il résulté, si nous avions refusé notre adhésion ? Il en serait probablement résulté que les autorités américaines seraient venues planter le drapeau des Etats-Unis sur le territoire contesté ; et nous aurions été obligés soit de reculer à notre courte honte ou de faire la guerre pour préserver nos droits. Voilà quelles auraient été les conséquences de notre refus. Aussi, nous nous sommes dit : Non, nous allons faire pour le mieux dans les circonstances où nous nous trouvons. Nous avons confié nos droits au jugement d'hommes qui, croyions-nous, étaient capables de les défendre devant le tribunal. Nous avons pensé que nous pouvions remettre le sort de notre cause à une commission de juristes impartiaux qui interpréteraient juridiquement le traité. On nous a proposé, pour représenter la partie anglaise de la commission, le juge en chef d'Angleterre, lord Alverstone, et nous avons accepté. C'était une faute, au dire de mon honorable ami (M. R. L. Borden) : Nous devions insister sur la nomination de trois Canadiens. J'avoue cependant, qu'avec le juge en chef d'Angleterre à la tête de la commission, j'ai pensé que nos intérêts seraient en sûreté. Mon honorable ami insinue que les intérêts du Canada se seraient trouvé mieux dans les mains de trois Canadiens que dans celles du juge en chef d'Angleterre, aidé de deux Canadiens. Si cette prétention signifie quelque chose, M. l'Orateur, elle signifie que lord Alverstone, chargé de donner au traité une interprétation juridique, ne l'a pas fait, mais s'est laissé prévenir par des influences qu'il est honteux de mentionner ou même de supposer. Cela veut dire encore que, si le juge en chef d'Angleterre a pu donner au traité une interprétation juridique, et donner à chacun son dû conformément à la loi et à la justice, un juge canadien aurait fait taire sa conscience et serait arrivé à une autre conclusion.

Il m'est impossible, M. l'Orateur, d'accepter une proposition semblable. Je crois qu'en soumettant nos droits au juge en chef d'Angleterre, nous avions toute raison de supposer que nos intérêts seraient aussi sûrs qu'ils l'auraient été dans les mains de qui que ce soit, et que le gouvernement du Canada n'a rien fait dont on puisse le blâmer.

Je ne suis pas prêt à croire que nous avons eu tort. J'attendrai que nous ayons l'opinion motivée de lord Alverstone. Mais ce n'est pas là qu'est le mal, et ce n'était pas le moyen d'y remédier. Tout n'a pas dépendu de notre acceptation du mode de composition du tribunal. Je ferai voir un peu plus tard ce qui reste à faire. Mon honorable ami nous a également reproché d'avoir accepté un tribunal composé de six personnes au lieu de sept ou de tout autre nombre impair. La vérité est que nous nous sommes opposés, à maintes reprises, à ce que le tribunal fût composé de six membres; non que l'on pût croire qu'il n'y aurait pas autant de justice dans une commission de six que de sept personnes, ou de neuf ou de cinq, ou de tout autre nombre impair ; mais parce qu'une commission de six juges, ou de tout autre nombre pair, n'assurait pas à leur décision ce caractère définitif que nous pensions devoir être la condition d'un tel renvoi. Avec six commissaires, il y avait à s'attendre qu'il y en aurait trois d'un côté et trois de l'autre. Avec sept, la décision avait chance de terminer l'affaire d'une manière définitive. Cela ne démontre pas cependant que nos intérêts eussent été plus en sûreté avec sept qu'avec six. Supposons qu'il y aurait eu quatre commissaires opposés à nos vues. Supposons qu'il y aurait eu un septième commissaire,

nommé par la république française, l'empereur d'Allemagne, le roi de Suède ou toute autre puissance amie, et que le septième arbitre se serait rangé à l'opinion de sir Louis Jetté et de M. Aylesworth, le tribunal se serait trouvé composé de trois juges d'un côté et de quatre de l'autre ; et nous ne serions pas plus avancés. Tout ce que nous craignions, avec un tribunal de six membres, c'est que la décision n'aurait pas un caractère final ; et cependant cette condition de finalité se trouve remplie avec le tribunal tel que composé. Mais ce n'est pas là qu'est le mal. Le mal, selon moi, consiste en ceci, que nos pouvoirs actuels ne suffisent pas pour la préservation de nos droits, et qu'il en sera ainsi tant que le Canada demeurera une dépendance de la Couronne anglaise. Il est important que nous demandions au parlement de la mère patrie des pouvoirs étendus, de façon que, si nous avons jamais à traiter d'affaires comme celle-là, nous pourrons le faire à notre guise, et au mieux de nos intérêts.

M. R. L. BORDEN : J'aurais une question à poser à mon très honorable ami. N'a-t-il pas déclaré, à cette session, lors du débat sur l'adresse et à propos de la conférence coloniale, que nos relations politiques étaient absolument satisfaisantes et que nous n'avions aucun changement à demander ?

Le PREMIER MINISTRE : Il était question de fédération impériale et autres matières semblables, et j'ai dit qu'en tant que les relations du Canada avec l'empire étaient concernées, ces relations étaient parfaitement satisfaisantes ; mais je n'ai jamais dit, pour ce qui touche à notre autonomie, que nous ne devrions pas avoir des pouvoirs plus étendus. J'ai dit que nos relations étaient parfaitement satisfaisantes, mais je n'ai certainement jamais donné à penser que nos pouvoirs ne devraient pas être augmentés quant au droit de négocier nous-mêmes nos traités. L'honorable député ne doit pas oublier que, si nous avons perdu quelque chose en conséquence de ce traité, nous avons aussi gagné quelque chose. Nous avons certainement perdu, mais pas tout. Les Américains n'ont pas eu tout ce qu'ils voulaient. Ils n'ont pas eu tout ce qu'ils réclamaient sur le canal de Lynn; car, autrement, la frontière n'aurait pas été fixée au sommet du défilé de White, mais on l'aurait poussée jusqu'au lac Bennett. De plus, nous avons gagné deux îles sur le canal de Portland. Nous avons obtenu cela du moins, si nous n'avons pas tout obtenu. Voilà quelle est la position qui nous est faite. Ce n'est pas si mal qu'on est porté à le croire en certains quartiers. C'est assez mal, pourtant, pour que nous songions à y remédier. S'il y a une chose que je regrette, c'est que le bill du Yukon, adopté en cette Chambre en 1898, ne soit pas devenu loi. Nous n'aurions pas à faire face aux difficultés qui se présentent. Le chemin de fer du défilé de White, en toute probabilité, n'aurait pas été construit ; celui du Yukon aurait été poussé jusqu'à la rivière Stikeen, et de là jusqu'à l'entrée de l'Observatoire ; de sorte que nous aurions en ce moment une communication, par voie canadienne, entre ce passage et les eaux du Yukon. Malheureusement, cela n'a pas été fait. Quoi qu'il en soit, il est inutile de revenir sur le passé.

Il nous reste à décider, le plus tôt possible, quelles mesures il convient de prendre pour établir des communications, en territoire canadien, entre le Yukon et le reste du Canada. Je ne suis pas prêt à dire ce que nous proposerons, ce que nous recommanderons ; mais la question s'impose, et tous les Canadiens doivent être prêts à faire un sacrifice pour établir ces communications entre cette lointaine partie du pays et les parties plus peuplées du Canada.

M. R. L. BORDEN : Me serait-il permis de demander à mon honorable ami s'il n'a pas dit qu'il regardait comme absolument satisfaisantes les relations politiques qui existent entre le Canada et la mère patrie? Voici ce qu'il a dit :

> Quant aux relations qui existent entre le Canada, les colonies en général, et la mère patrie, elles sont parfaitement satisfaisantes ; elles ne pourraient être meilleures, et toutes les tentatives que l'on a faites en vue de les rendre meilleures n'ont abouti qu'à des résultats chimériques.

L'honorable M. TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, j'étais, en 1899, un des membres du cabinet, lorsque cette question des frontières de l'Alaska a été discutée devant la haute commission mixte. Un mémorandum a été alors préparé ; je l'ai dans la main. Ce mémorandum renferme un exposé des diverses propositions qui ont été débattues. Le gouvernement des Etats-Unis a formellement refusé de consentir à un arbitrage. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) conseillait l'arbitrage. Nos amis d'Amérique proposaient une commission de juristes. Le très honorable premier ministre, et avec lui tous les membres du cabinet, refusèrent d'accéder à cette proposition. La Chambre se souvient que les négociations ont alors été interrompues. Dès l'ouverture du parlement, le très honorable premier ministre informa la pays que, les deux gouvernements ne pouvant s'entendre sur la question des frontières de l'Alaska, les négociations avaient été abandonnées. La chose en était là quand j'ai pris ma retraite. Nous avions épuisé tous les moyens possibles pour arriver à quelque arrangement. Le gouvernement canadien avait offert au gouvernement américain de lui céder les droits que nous pensions avoir sur le canal de Lynn, pourvu qu'on nous donnât le havre dit de la Pyramide sur le canal de Lynn. Le mémorandum que j'ai ici contient cette proposition. Cette offre fut refusée.

L'honorable M. HAGGART : Où peut-on voir que notre gouvernement ait consenti à céder nos droits sur le canal de Lynn?

L'honorable M. TARTE : Cette offre a été faite au cours des négociations ; c'est une offre publique. Le gouvernement du Canada offrait de renoncer aux droits que nous croyions avoir sur le canal de Lynn, à la condition qu'on lui cédât le havre de la Pyramide. Je crois que c'est moi qui ai fait cette offre ; et j'ajouterai que, dans les circonstances, ce n'était pas une trop mauvaise affaire.

L'honorable M. HAGGART : Cela ne paraît pas avoir été publié.

L'honorable M. TARTE : Je dis ce qui s'est passé. Le gouvernement américain a refusé.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami fait erreur.

L'honorable M. TARTE : Je ne fais pas erreur ; j'ai ici le document.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami parle de choses qui se sont passées avant les négociations, et qui n'ont pas eu de résultat.

L'honorable M. HAGGART : Ces pourparleurs ont-ils été publiés ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas qu'ils l'aient jamais été.

L'honorable M. TARTE : Je croyais qu'on les avait publiés.

M. BELL : C'était, dans le temps, une chose bien connue, que cette proposition avait été faite, que Dyea devait rester territoire américain, mais que le havre de la Pyramide serait donné au Canada, comme port libre ; que les commissaires américains avaient quelque temps examiné l'affaire, puis l'avaient rejetée, à cause de la forte opposition manifestée par les habitants de la côte du Pacifique.

Le PREMIER MINISTRE : Les bruits ont couru qu'il avait été question d'un compromis entre les deux partis.

L'honorable M. TARTE : Les journaux disaient à cette époque que le havre de la Pyramide avait été demandé en compromis, et que les Etats-Unis avaient refusé d'accepter notre proposition. Les Etats-Unis voulaient une commission de juristes ; le gouvernement canadien a alors rompu les négociations. En 1903, les événements ont pris une autre tournure. Des négociations furent entamées pour un traité de réciprocité. Je ne dis pas que le gouvernement s'en soit mêlé officiellement ; mais des agents.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami prétend dire que nous avons entamé des négociations, je le nie.

L'honorable M. TARTE : Je viens de dire fort distinctement que le gouvernement de ce pays n'avait pas lui-même entamé ces négociations, mais que des agents secrets, des hommes importants de ce pays, étaient allés à Washington——

M. PARMELEE : Dites qui.

L'honorable M. TARTE : Voici : L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) est allé à Washington, et a offert ses bons offices que l'on a acceptés, pour une réunion de la haute commisssion mixte. Le pays a droit de savoir qu'à cette même époque des négociations ont été de nouveau entamées en vue du règlement de la question des frontières de l'Alaska. Nos amis d'Amérique étaient si sûrs du désir que nous avions d'un traité de réciprocité qu'ils ont simplement serré la vis. Voilà quel est le fond de l'affaire.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

L'honorable M. TARTE : Je le répète, c'est là le fond de l'affaire.

Le PREMIER MINISTRE : Je dis non. Je dis que dès avant le temps de sir Michael Herbert, et jusqu'au décès de lord Pauncefote, des négociations se sont poursuivies entre les deux pays en vue d'un règlement des frontières de l'Alaska. Sir Michael Herbert n'a fait que les continuer.

L'honorable M. TARTE : Je dis que les dates ont exactement coincidé avec les dossiers de l'affaire tels que nous les avons maintenant entre notre possession. Il y a eu, d'une façon ou d'une autre, des négociations d'entamées pour régler cette question de frontières. Le très honorable premier ministre a fait aujourd'hui un discours que beaucoup d'entre nous peuvent applaudir. J'approuve de tout cœur certaines de ses paroles. Il dit que nous n'avons pas été traités comme nous aurions dû l'être. Il a plus que raison en cela. Il a cru qu'en acceptant la nomination du juge en chef d'Angleterre comme un de ces juristes, notre cause se frouverait en mains sûres. Je comprends parfaitement sa position. Il est difficile au premier ministre d'une colonie anglaise de dire que notre cause n'était pas en sûreté dans les mains du juge en chef d'Angleterre. Voici cependant que les deux agents nommés par le premier ministre, des hommes de grande distinction, sir Louis Jetté et M. Aylesworth, ont déclaré, sous leur signature, du consentement, je suppose, et au su du gouvernement du Canada, que le juge en chef d'Angleterre n'avait pas décidé sur des motifs juridiques. Ce n'est pas ici qu'on fait cette déclaration ; c'est en Angleterre qu'elle a été faite, sous la signature d'agents autorisés du gouvernement canadien : et le bruit en a couru dans le monde entier.

Or, si le juge en chef d'Angleterre n'a pas fondé son jugement sur des raisons d'ordre juridique, il l'a basé sur quelque autre motif. Le très honorable ministre affirme que nous n'avons pas cédé de territoire. Je lui conseillerai respectueusement de ne pas

jouer sur les mots. La prétention du Canada conportait que la frontière devait être établie à trente milles de l'embouchure du bras de mer de Lynn, et que la souveraineté canadienne devait être reconnue sur la partie des eaux situées au-dessus de ce point.

Mais en vertu de la sentence du tribunal, non seulement nous perdons la partie supérieure du canal de Lynn, mais la frontière est reculée à trente-cinq milles plus haut que le rivage supérieur du bras de mer. Si cette décision ne nous enlève pas de territoire, je voudrais bien savoir ce que nous perdons. Nous cédons et abandonnons trente-cinq milles de territoire canadien que nous avons réclamé comme nous appartenant.

On a dit, et jusqu'à ces jours derniers j'y avais cru, que cette commission de juristes ne devait pas rendre une décision finale. Le chef du gouvernement ne nous a pas donné sur ce point des explications très claires. En ouvrant la session, il nous a déclaré que cette commission ne devait pas décider finalement, mais aujourd'hui il est visible que la sentence est définitive. Notre cause est perdue ; la décision est prise, sans espoir d'annulation.

L'honorable premier ministre nous a dit aussi que les pouvoirs du Canada en ces matières sont trop restreints. Mais dira-t-il ce qui fût arrivé si, en face de l'évidente mauvaise foi montrée par les Américains, notre gouvernement avait dit à l'Angleterre: "Nous refusons de faire partie de cette commission" ? Mon très honorable ami dit que les pouvoirs du Canada en ces matières sont trop limités. Si, dans les conditions spéciales qui lui étaient faites, le gouvernement canadien avait pris une ferme attitude et avait déclaré à l'Angleterre qu'il ne consentirait point à accepter cette commission sans avoir pris l'avis du parlement, il aurait mis le droit de son côté. La situation était toute nouvelle, et nous ne pouvions, à cette époque, nous en rendre un compte exact. Il n'y a pas un membre du parlement, ministre ou député, qui, l'année dernière, eût pu s'imaginer que le Canada serait sacrifié comme il l'a été. Il est inconcevable que l'ambassadeur anglais à Washington ait signé délibérément, sans attendre la réponse du gouvernement canadien, un traité auquel le Canada n'était, après tout, que la seule partie réellement intéressée. En mon humble opinion, quand notre cause est perdue irrémédiablement, je crois qu'au lieu de se défendre en disant que nos pouvoirs sont trop restreints, le très honorable premier ministre et ses collègues auraient dû prendre une attitude plus ferme et déclarer au gouvernement anglais que le Canada ne pouvait pas accepter de prendre part à des négociations de cette espèce. Le peuple canadien, et le peuple anglais lui-même, auraient applaudi à cette attitude.

M TARTE.

Evidemment, le Yukon, vu sur la carte du monde appendue aux murs du Foreign Office à Londres, occupe une bien petite place, comparé à l'univers civilisé. Les hommes d'état anglais ont des problèmes importants à résoudre ; ils ont des affaires à règler sur tous les points du monde ; et ils s'efforcent de conserver à la Grande-Bretagne l'amitié des nations qui sont en bons termes avec elle, particulièrement les Etats-Unis.

Nous sommes tous désireux de cultiver des relations amicales avec nos voisins ; mais nous avons beaucoup sacrifié à notre désir de maintenir la paix, la paix commerciale et toute autre paix. Lors de l'abrogation du traité Clayton-Bulwer, nous avons courbé la tête sans dire un mot. Il y a quelques semaines, à l'occasion de l'inauguration par M. Chamberlain de sa campagne en faveur du tarif de préférence interimpériale, la presse des Etats-Unis nous a avertis que si l'Angleterre accordait au Canada un traitement de faveur, le privilège de transit nous serait aussitôt enlevé. C'est pousser les choses un peu loin.

Je désire assurer le premier ministre que les observations que je formule n'ont d'autre but que d'établir clairement notre situation. Je comprends la difficulté de sa position. Je ne suis pas porté à le blâmer trop sévèrement. Je sais qu'il s'est trouvé acculé à une impasse. Le gouvernement anglais a réclamé son acquiescement. Je sais qu'il est difficile au chef d'une colonie britannique de répondre en pareille circonstance par un refus. Mais, en définitive, n'eût-il pas mieux valu, dans les intérêts de l'empire britannique lui-même, que ce refus eût été opposé ? Supposons qu'un de ces bons matins les Etats-Unis nous préviennent qu'à moins que nous cédions ceci ou cela, le privilège de transit nous sera enlevé. Plus nous céderons, plus on nous demandera de céder.

A mon avis, le gouvernement a manqué de fermeté. Mais il n'est pas trop tard pour améliorer notre situation. Les Américains ne pouvaient souffrir que nous échappions à leur tutelle. Il nous est tout de même loisible de construire un chemin de fer au Yukon. Au point de vue commercial, l'avantage en sera douteux. Si je me rappelle bien la distance, il faudra construire 800 milles de voie dans les montagnes. C'est une longueur considérable. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour améliorer la navigabilité du cours du Yukon et de la Lewis. Toutes ces avenues nous sont maintnant interceptées.

Je désire déclarer que je ne partage pas du tout l'opinion exprimée ces jours derniers par un journal d'Ottawa, qui conseillait au gouvernement de se traîner aux genoux des Américains pour en obtenir la retrocession de deux petites îles. Choisissons un autre port. Si le gouvernement veut agir avec énergie, je crois qu'il sera

soutenu par les hommes de toutes les nuances politiques. Que le gouvernement décide de construire le chemin de fer. Qu'il décide une fois pour toutes de nous affranchir de la dépendance des Américains, et la nation canadienne l'applaudira.

Si j'ai mis un peu de chaleur dans mes observations, je répète que je n'ai aucun désir de blâmer mes anciens collègues ; mais je crois qu'ils auraient pu se montrer plus énergiques, et je veux qu'ils sachent que le peuple canadien compte qu'ils prendront aujourd'hui l'attitude résolue qui leur a fait défaut au commencement de ces négociations.

En terminant, je me permettrai d'observer que ce qui est vrai de la situation politique l'est aussi de la situation économique. Les Etats-Unis ont cru pendant trop longtemps que le Canada dépendait d'eux pour le commerce. Ils nous vendent pour des millions valant de marchandises, et ils se moquent de nous. C'est une nation qui nous met le couteau sur la gorge chaque fois qu'elle le juge utile à ses intérêts. Si nous nous étions débarrassés d'elle il y a longtemps, comme nous aurions dû le faire, si nous avions élevé entre elle et nous cette muraille protectrice, elle nous aurait traités autrement. On nous aurait sollicité des faveurs, au lieu de nous assaillir.

M. l'Orateur, j'espère que cet incident regrettable aura des résultats heureux. Le peuple canadien est indigné de cette sentence. Il est indigné contre le juge en chef d'Angleterre. C'est déplorable, sans doute ; mais, après tout, si le juge en chef d'Angleterre a mal agi à notre égard dans cette cause—et c'est ce qu'affirment deux hommes dans l'honorabilité et la réserve desquels j'ai toute confiance—sir Louis Jetté et M. Aylesworth—alors, nous avons le droit et le devoir de protester contre l'injustice qui nous est faite par le juge en chef d'Angleterre.

Le premier ministre a prononcé aujourd'hui des paroles d'une gravité telle que nul chef de gouvernement n'en a employées de semblabes jusqu'à présent. Le peuple canadien ne lui en tiendra peut-être pas un compte sévère, car nous sommes une nation de six millions d'individus, une nation vigoureuse, parfaitement apte à défendre et à garder ses positions. Nous n'avons aucun désir de porter la guerre chez qui que ce soit ; mais nous avons confiance dans notre force toujours grandissante. Si nous voulons grandir encore, profitons de cette leçon qui nous est donnée. Affranchissons-nous de la dépendance des Américains. Outillons nos ports de commerce pour le trafic d'hiver et d'été, de manière que la menace d'une abrogation du privilège de transit ne nous cause aucune préoccupation. Agissons sans délai. Remanions notre tarif de telle façon que les Américains comprennent que nous pouvons nous passer de leur marché.

Nous ne leur vendons que bien peu de produits. En revanche, ils exportent chez nous des marchandises que nous pouvons nous procurer ailleurs. Assurons notre indépendance sous tous rapports et veillons à ce que notre influence se fasse sentir dans les sphères gouvernementales anglaises. En Angleterre, on fait les affaires comme ailleurs ; et, à cet égard, peut-être que le gouvernement canadien n'a pas agi exactement comme il aurait dû le faire.

Je répète qu'il est inconcevable que l'ambassadeur britannique à Washington ait osé mettre sa signature au bas d'un traité concernant les intérêts du Canada, sans attendre la réponse du gouvernement canadien. Sur ce point, j'estime que le premier ministre n'a pas donné au pays des explications suffisantes. Il nous dit qu'il existe une correspondance encore secrète. Les ministres ne sont pas toujours libres de publier toutes les pièces qui leur passent sous les yeux ; mais le pays désirera encore plus qu'auparavant prendre connaissance de la correspondance échangée entre les trois gouvernements, et qui n'a pas encore été publiée.

M. SEYMOUR E. GOURLEY (Colchester) : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les diverses parties de ce débat. Je suis peut-être dans des conditions différentes de la plupart des membres de cette Chambre. Je suis impérialiste ; j'aime l'empire britannique et j'espère que le Canada et les autres colonies resteront toujours unies à la mère-patrie. Je suis donc dans des conditions d'esprit différentes de celles qui animent l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), et j'estime qu'il aurait dû s'abstenir d'intervenir dans cette querelle de famille. C'est une querelle de famille, mais je reconnaîtrai à tout Français ou Hollandais, pourvu qu'il soit un loyal sujet de l'empire, le droit d'intervenir dans cette querelle de famille. Il est naturellement très poli et très aimable, mais il m'a donné à penser, depuis que je l'entends en cette Chambre—si je me trompe à cet égard, j'en serai bien aise—que l'honorable député de Labelle n'aime pas l'empire, et qu'il préférerait en séparer le Canada pour en faire un état sans prestige au milieu des nations du monde. J'exprime mes sentiments personnels et je les formulerai n'importe où. Je les formulerais devant six millions d'auditeurs. Sincèrement, je crois que le député de Labelle (M. Bourassa) n'avait pas qualité pour intervenir dans ce débat.

M. LEMIEUX : Il n'est pas de la famille.

M. GOURLEY : Il est de la famille ; mais l'attitude qu'il a prise sur les affaires du Canada, récemment, lui faisait un devoir de ne pas offrir son avis dans cette querelle.

Je désire complimenter le chef de l'opposition de son discours. Je considère qu'il a pris, au sujet de cette question, une attitude digne, patriotique et essentiellement natio-

nale. J'ai souvent blâmé sur ce parquet la conduite des autorités impériales. Cependant, je n'ai jamais attaqué le gouvernement impérial dans le but de diminuer ce gouvernement à nos yeux, dans le but de détacher le Canada ou les autres colonies de l'empire ; mais je l'ai fait parce que je crois que dans une famille il convient que tous les membres discutent ensemble les questions qui intéressent la communauté, de façon à s'entendre sur l'attitude et sur les moyens à adopter pour traiter amis et ennemis. Par conséquent, lorsque j'ai blâmé quelques actes du gouvernement anglais, cela n'a pas été dans l'intention de combattre le sentiment britannique dans ce pays, mais pour attirer l'attention de la nation anglaise sur ce fait qu'elle doit modifier sa politique à notre égard, et lui donner l'ampleur nécessaire pour répondre aux conditions nouvelles qui sont nées au sein de l'empire.

L'honorable député de Burrard (M. Macpherson) s'est excusé de prendre part au débat, en disant que le territoire contesté est contigu au district électoral qu'il représente. Je dirai moi aussi que le territoire contesté touche à mon comté ; il intéresse la circonscription de tout député à l'égal de l'honorable collègue que j'ai nommé. C'est un territoire canadien, c'est un territoire britannique, et tout homme qui doit allégeance au drapeau anglais est intéressé à ce territoire à l'égal de celui qui l'habite.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a posé en principe que le Canada ne doit recourir aux armes et se mettre au service de l'empire que dans le cas d'une attaque dirigée contre le territoire canadien. Je dis, moi, que le Canada doit se mettre au service de l'empire et soutenir la cause de l'empire, pour venger une insulte faite aux Indes ou à l'Australie, avec le même zèle que si Ottawa elle-même était attaquée, et pour ce motif j'inviterai le député de Burrard à considérer la question d'un point de vue plus élevé que celui qui ressort de sa position de représentant du territoire imputé. Je dis que cette affaire touche aux intérêts vitaux du Canada et de l'empire. C'est la question la plus importante concernant le Canada qui ait été réglée au cours des deux derniers siècles.

Nous avons perdu une étendue énorme de territoire dans le Maine, et nous avons vu combien cette perte nous a été dommageable. Aujourd'hui, nous perdons cinq cents milles de côte sur l'océan Pacifique. Le Canada ne fait qu'entrer dans sa carrière nationale, et déjà il se prépare à jeter une voie ferrée à travers le continent avec tête de ligne à Port-Simpson, à l'extrémité méridionale de ce territoire qui vient de nous être enlevé. Si nous voulions établir un chemin de fer à deux ou trois cents miles plus au nord, nous nous apercevrions que l'accès de la mer nous est intercepté sur une étendue de cinq cents milles de côte. Le

Canada est une nation maritime et commerciale, et nulle infortune plus grave que celle-ci ne pouvait tomber sur notre pays. Il y en a qui déplorent la perte de ces îles ; mais qu'est-ce que cela à côté de la perte de 500 milles de littoral maritime qui nous ferme toute issue ?

On parle de construire un chemin de fer. Un chemin de fer nous rendrait service jusqu'à un certain point ; mais il ne serait d'aucune utilité pour notre commerce maritime. Quand le commerce de la côte du Pacifique sera plus développé et dépassera peut-être le trafic que nous faisons actuellement sur l'Atlantique, l'accès de la côte occidentale nous sera intercepté sur une distance de 400 milles dans la partie la plus importante, car de nos jours le commerce tend à se diriger vers le nord, et, par conséquent, ce sont les Etats-Unis qui sont les maîtres des points stratégiques du commerce du Canada sur le Pacifique. Je ne voudrais pas qu'on cherchât à diminuer l'importance de la perte que nous venons de faire, car elle va désormais se faire sentir plus sévèrement tous les jours. Mais à quelque chose malheur est bon. Je vois que certains journaux américains follement inspirés affirment que le mécontentement causé au Canada par cette malheureuse affaire va donner un nouvel essor au mouvement annexionniste. Plaise au ciel que cette affaire regrettable crée plutôt un sentiment hostile envers les Etats-Unis ! Plaise au ciel que tout Canadien qui aime son pays voue, à compter de ce moment, une haine mortelle à cette nation qui nous dépouille de notre territoire ! Plaise au ciel que toute idée de rapprochement commercial et de réciprocité douanière soit extirpée de l'esprit de tout Canadien ! J'affirme sans hésiter—et je connais la question du premier mot au dernier —qu'on nous a volé notre territoire, que nous avons été dépouillés comme au coin d'un bois.

J'en suis absolument convaincu, et je vois au milieu des épreuves qui nous assaillent au moins cette revanche possible : une résolution grandissante dans les cœurs canadiens de mettre fin à toutes relations avec la puissance qui nous a dépouillés pendant cent ans de tout le territoire qu'elle a pu nous prendre ; et, comme conséquence, la renonciation à tout projet d'un traité de réciprocité. J'espère que nous allons maintenant rétorquer aux Etats-Unis par une guerre de tarifs et que nous allons leur montrer que nous sommes canadiens.

M. BELCOURT : Cela sent l'argument mercantile.

M. GOURLEY : J'espère que ce désastre va au moins nous rapporter cette compensation. C'est la seule chance que nous avons de tirer quelque avantage de la situation.

Je vais aborder quelques-unes des objections soulevées par le chef du gouvernement.

Je pense qu'il faut déplorer la théorie émise tout à l'heure par l'honorable premier ministre. De la part de l'honorable député de Labelle, cette sortie m'eût laissé indifférent ; mais dans la bouche du premier ministre du Canada, c'est une chose plus grave, et elle est absolument regrettable.

Le chef du gouvernement s'est efforcé de nous convaincre que toute notre infortune vient de ce que nous n'avons pas le pouvoir de faire nos propres traités. Or, la correspondance officielle démontre que, relativement à cette question, le Canada avait, comme le gouvernement de la Grande-Bretagne, le pouvoir de faire ses propres traités. Cela apparaît presque à chaque ligne dans cette correspondance, et à chaque pas de ces négociations. Examinons la question au point de vue constitutionnel. Théoriquement, le pouvoir de faire les traités appartient au Roi, mais le Roi exerce ce pouvoir sur l'avis de ses ministres, dans les questions d'intérêt impérial, quand la colonie intéressée n'a pas de corps législatif autonome. Mais dans le cas d'une colonie jouissant de l'autonomie législative, comme le Canada, le roi exerce ce pouvoir concurremment avec les ministres de la Couronne au Canada, car les ministres de la Couronne au Canada sont ministres du roi autant que le premier ministre d'Angleterre. Ce parlement est investi d'une juridiction territoriale sur ce pays, et nous avons, à l'égal du gouvernement impérial, le pouvoir de faire les traités concernant le Canada.

Telle est la doctrine que nous devons affirmer en Canada, et contrairement à l'avis du premier ministre, je dis que ce serait une doctrine vicieuse que de prétendre que le gouvernement anglais peut faire un traité concernant le territoire canadien contre notre volonté et notre consentement. Ce traité a été fait autant avec le consentement du Canada qu'avec celui de l'Angleterre. Je suis prêt à blâmer le gouvernement anglais quand il le mérite, mais soyons francs et acceptons notre part de responsabilité.

Lorsque je blâme le gouvernement anglais il ne faut pas croire que je blâme le peuple anglais. J'admire le peuple anglais parce que c'est de ce pays que nous tous, qui parlons la langue anglaise, Anglais, Ecossais et Irlandais, sommes sortis. Dieu merci, le plus grand nombre d'entre nous sont descendants des habitants de ce pays d'il y a 150 ans, alors qu'ils étaient la race dominante. Mais depuis 60 ans cette race est décadente, ce qui ne détruit pas cependant l'amour que nous avons pour l'empire anglais. Notre devoir est d'aider Joseph Chamberlain et les autres hommes publics à jeter à la mer la race actuelle, et à fonder une autre génération d'Anglais qui rétabliront les belles traditions de l'empire. Je n'ai jamais cessé de dire que le gouvernement anglais, depuis 60 ans, ne représente pas la grande tradition de la race anglaise. Le peuple anglais est gouverné aujourd'hui par une classe décadente qui s'est affaiblie dans la mollesse. C'est la faute du Canada, c'est aussi la faute de l'Australie et jusqu'à un certain point de l'Afrique du Sud. Nous blâmons le gouvernement impérial, mais nous devons nous rappeler que jusqu'à 15 ou 20 ans le Canada était considéré comme une source de faiblesse pour l'empire anglais. On disait partout que nous voulions nous séparer de l'empire, et nous jeter dans les bras des Etats-Unis. Cela étant, pouvons-nous blâmer le gouvernement anglais d'avoir été parfois faible vis-à-vis les pouvoirs étrangers ? Pouvons-nous blâmer l'empire, si, en présence de ses ennemis par tout le monde, lorsqu'il n'était pas certain si ses colonies lui aiderait à l'heure du danger, de n'avoir pas fait preuve de son ancienne vigueur et hardiesse ? Conséquemment, il n'appartient pas à l'honorable député de Labelle, qui ne veut pas que le Canada défende l'empire, de blâmer M. Chamberlain ou tout autre homme public anglais de ne pas vouloir défendre le Canada. Si le Canada ne veut pas faire cause commune avec l'empire, quel droit avons-nous de demander à l'empire d'épouser la cause du Canada. Pour ma part, je suis prêt à exiger que le gouvernement anglais soutienne le Canada parce que je suis prêt à soutenir le gouvernement anglais et l'empire sur tous les points de la terre. Pour cette raison, je suis parfaitement libre de critiquer le gouvernement anglais aujourd'hui, et aussi le gouvernement canadien et de tenir ce dernier responsable des conséquences de son action.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet du gouvernement anglais, non pas que nous avons des pouvoirs sur lui, mais je veux montrer au peuple anglais que son gouvernement s'est trompé dans cette question, et je crois que lorsque le peuple anglais verra la question comme nous le voyons au Canada, il condamnera le gouvernement anglais pour sa pusillanimité comme nous condamnons nous-mêmes le gouvernement canadien pour la même raison, car ce dernier est aussi responsable de ce traité que sir Michael Herbert, M. Joseph Chamberlain ou tout autre membre du cabinet anglais. L'honorable premier ministre a pris part à toutes ces négociations depuis la première heure jusqu'à la dernière, et à toute époque, il aurait pu dire : J'abandonne les négociations, et c'eût été la fin. Le gouvernement anglais dit dans cette correspondance : Si vous ne consentez pas, toutes négociations vont alors cesser. Le gouvernement anglais admettait le droit du gouvernement canadien de prendre part à ces négociations. Conséquemment, non seulement le Canada avait le droit de faire le traité, mais il était le principal facteur dans les négociations concernant la commission de la frontière de l'Alaska. Je dis donc que l'honorable premier ministre n'est pas franc lorsqu'il essaye de soulever

les préjugés dans notre pays en disant que le Canada n'avait pas le droit de changer le traité. Je dis que nous avions ce droit et conséquemment en cédant, le gouvernement a soumis le peuple canadien à une grande humiliation. Pour ma part, j'avoue que jamais je n'aurais pu être humilié plus que je l'ai été depuis une semaine, et je crois que tous les habitants de ce pays ont dû aussi éprouver un regret très amer des derniers événements. Mais permettez-moi de dire encore un mot au sujet de cette correspondance et d'une autre remarque du premier ministre.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

M. GOURLEY : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à six heures j'étais en frais de démontrer que le pouvoir de faire les traités appartient nominalement au roi, qui en Angleterre l'exerce d'après les conseils de ses ministres, et au Canada, conjointement avec les ministres anglais et les ministres canadiens. J'avais démontré aussi que dans ce cas-ci le cabinet anglais avait abdiqué son droit de conseiller le roi, et s'était fait l'intermédiaire des négociations entre Washington et le cabinet d'Ottawa. Tel étant le cas toute la responsabilité de ce traité repose sur l'honorable premier ministre et sur son gouvernement, et je crois qu'il est injuste de la part de l'honorable premier ministre de dire que le résultat malheureux de cette affaire est dû au fait que le Canada n'a pas le pouvoir de faire ses propres traités. Le gouvernement du Canada a plein pouvoir de faire ses traités concernant le Canada, comme le gouvernement anglais a le droit de faire ceux concernant l'Angleterre, et il a sur son territoire tout autant de juridiction que le gouvernement anglais en a sur le territoire du Royaume-Uni. Je veux démontrer que le gouvernement anglais n'a fait ce traité, que pas à pas, toujours en suivant l'avis du cabinet d'Ottawa. Il n'y a pas un point de ce traité qui n'a pas été proposé par le cabinet du Canada. Le gouvernement anglais a admis le droit du cabinet d'Ottawa de le conseiller complètement dans cette affaire. Ceci est prouvé par la correspondance. Dans la deuxième lettre de la correspondance qui a été soumise à la Chambre, la lettre de lord Minto au très honorable Joseph Chamberlain en date du 18 novembre 1902, nous trouvons ce qui suit :

> Au sujet de votre dépêche du 31 octobre concernant la proposition des Etats-Unis d'instituer un tribunal composé de juristes qui ferait connaître leur opinion raisonnée sur la frontière de l'Alaska, mes ministres refuseront de donner leur assentiment final à cette proposition.

Ces seuls mots sont une admission de la part des ministres que pleine liberté leur était laissée dans les négociations.

> Mes ministres seraient disposés à donner une réponse différente si tous les aspects de la question devaient être soumis au tribunal.

Puis quelques jours plus tard nous voyons que sir Michael Herbert, à Washington, a répété les mêmes mots dans sa dépêche au secrétaire d'Etat à Washington. Cette dépêche est en date du 18 décembre, juste un mois après l'autre :

> Mon cher secrétaire, depuis notre entrevue ce matin, j'ai pu examiner le traité que vous m'avez remis concernant la frontière de l'Alaska. Vous vous rappellerez que je vous ai dit que lord Lansdowne était prêt à voir d'un œil favorable le projet de tribunal, pourvu que ce tribunal eût le pouvoir d'examiner la question sous tous les aspects.

Ce sont absolument les mêmes mots que ceux de la dépêche de lord Minto au bureau colonial. C'est une preuve de plus que le gouvernement anglais a admis que le cabinet d'Ottawa avait les droits les plus complets au sujet de cette affaire. Conséquemment, je crois qu'il est injuste, de la part de l'honorable ministre, après que le gouvernement angais a agi à notre égard non seulement avec courtoisie mais avec l'entente qu'il avait le droit d'intervenir dans nos négociations du traité au sujet de notre territoire, de faire les allusions qu'il a faites. Je ne voudrais pas blesser aucun ministre, mais dans une circonstance aussi délicate que celle-ci, et dans laquelle les paroles de l'honorable premier ministre auront un grand poids pour former et guider l'opinion publique au Canada, il m'est impossible de ne pas dire que ces paroles sont injustes envers les ministres de Sa Majesté en Angleterre.

J'ai été étonné d'entendre le très honorable premier ministre déclarer que le Canada n'avait pas le pouvoir de faire ses traités. Nominalement, c'est le roi qui a ce pouvoir, mails il l'exerce d'après les conseils de ses ministres. J'admets encore que les ministres anglais pouvaient refuser d'écouter les ministres de la Couronne au Canada, mais s'ils faisaient cela le peuple canadien ne voudrait plus rien avoir à faire avec l'Angleterre, et ce serait l'écroulement de l'empire. L'histoire nous montre que depuis la Confédération le gouvernement canadien a toujours été consulté par l'Angleterre lorsqu'il s'est agi de faire des traités concernant le Canada.

Sir John Macdonald, lorqu'il était premier ministre, non seulement a été consulté, mais il était un des hauts commissaires qui ont négocié le traité de Washington, et comme ce traité a été fait sujet à la ratification du parlement, c'était une reconnaissance complète de la part de la Couronne que le Canada avait le droit de faire, sujet à la ratification de son parlement, un traité touchant son territoire, tout comme les traités concernant le Royaume-Uni sont soumis à l'approbation du parlement impérial. J'en appelle à tout avocat constitutionnel au Canada si ce n'est pas là l'interprétation correcte de la constitution de l'empire présen-

tement. Si on avait voulu donner une autre interprétation que celle-là à la constitution, si l'on avait refusé au cabinet canadien le droit de donner son avis au sujet de cette question, le très honorable premier ministre aurait pu suivre les traces de Cecil Rhodes. Il y a 25 ans l'empire allemand s'emparait d'une partie du territoire britannique dans l'Afrique anglaise ; il comptait que le cabinet anglais hésiterait à répondre à ses agressions par un ultimatum, qui aurait fait reculer l'Allemagne si promptement que l'on n'aurait pas eu le temps de soulever la question. Mais le gouvernement anglais montra de la faiblesse et permit à l'Allemagne de s'approprier d'une partie de l'ouest africain. Puis l'Allemagne avançait ses postes et prit possession du Bechuanaland, son but étant de donner la main aux Boers qui auraient empêché l'extension de l'influence anglaise vers le nord. Ce plan n'aurait laissé aux Anglais dans l'Afrique du Sud qu'une petite lisière autour du Cap. Les Anglais ont agi mollement. Ils n'attribuaient aucune valeur à l'Afrique du Sud. Le gouvernement du Cap câblait tous les jours au gouvernement anglais pour lui demander de chasser les Allemands du Bechuanaland. Ne recevant aucune réponse satisfaisante, il résolut d'agir. Sous l'inspiration et la conduite de Cecil Rhodes ce gouvernement promulgua un décret enjoignant au cabinet de Londres de défendre l'Afrique du Sud ou d'en rtirer le drapeau anglais, et que la colonie du Cap se chargerait de faire déguerpir les Allemands. En moins d'une heure le gouvernement sud-africain reçut une réponse du gouvernement anglais disant que les flottes et les soldats de l'Angleterre allaient partir pour aller au secours de l'Afrique du Sud. Cecil Rhodes fit dans cette occasion accepter le principe que le gouvernement de la colonie avait le pouvoir suprême de tracer sa politique.

Cela se passait il y a 25 ans, et sans la ferme attitude de Cecil Rhodes, les Boers se seraient unis avec les Allemands dans l'Afrique du Sud, et tout le domaine que nous possédons maintenant dans l'Afrique du Sud aurait fait partie de l'empire allemand. Cecil Rhodes a agi alors comme un héros et comme un homme résolu. Combien différente a été la conduite du premier ministre du Canada. Ce dernier aurait pu suivre ce précédent mémorable dans les négociations qui ont précédé la composition du tribunal, mais ce n'était pas nécessaire parce que dans ces négociations le gouvernement anglais a agi seulement comme intermédiaire pour transmettre la correspondance de Washington au gouvernement d'Ottawa. Ce dernier seul est responsable des négociations qui ont précédé le traité, et plus nous étudierons la question plus il sera impossible de donner le change au peuple. Le peuple canadien est un peuple intelligent et il ne mettra pas de temps à découvrir la vérité. Il lira la correspondance et connaîtra exactement la position dans laquelle nous sommes. Je dois dire que j'ai été surpris lorsque j'ai entendu le très honorable premier ministre essayer de se défendre. Au lieu de guider l'honorable député de Labelle, au lieu de dire à ce jeune homme qu'il tenait une mauvaise ligne de conduite dans ce pays, conduite que ne pouvaient approuver les électeurs anglais et français, il l'a encouragé. Je crois que le sentiment de loyauté à l'empire se développe si fortement au Canada qu'il n'y aura plus bientôt de distinction entre les citoyens de langue anglaise et ceux de langue française. Il peut arriver que la province de Québec se soit quelquefois donné un mauvais chef, qui peut faire dans cette province plus de mal peut-être qu'un mauvais chef n'en peut faire dans une des provinces anglaises, mais je crois que la province de Québec a bon cœur, et que bien qu'elle puisse se laisser conduire temporairement par l'honorable député de Labelle, elle retrouvera bientôt le bon chemin. Au lieu de s'établir fortement dans l'estime du public, cet honorable député aime mieux se faire le mauvais guide du sentiment public, et conséquemment le très honorable premier ministre, auquel incombe le devoir de diriger l'opinion publique dans les voies droites, aurait dû répudier l'allégation de l'honorable député de Labelle que nous n'avions pas le droit de faire nos traités et que nous avions été sacrifiés par Chamberlain.

Chamberlain a fait plus pour l'empire dans une demi-heure qu'un million de députés de Labelle pourraient faire dans un million d'années. Je crains que l'honorable député n'ait pas sincèrement à cœur l'intérêt du Canada. Je puis me tromper, mais nous avons le droit de juger les sentiments d'un homme par sa conduite, et telle est la conclusion à laquelle j'en suis venu au sujet de l'honorable député de Labelle. Je voudrais me tromper. Je ne voudrais pas dire qu'il y a un homme au Canada qui pense mal de son prochain, mais je suis obligé de dire que le bon sens veut que l'on juge le cœur d'un homme par sa conduite. Voilà ce que je pense de l'honorable député de Labelle, et ce doit être aussi ce que doit penser le très honorable premier ministre qui a eu avec l'honorable député des relations plus intimes que j'en ai eu moi-même. Au lieu de l'encourager, il aurait dû le blâmer. Il aurait dû dire : Le gouvernement d'Angleterre nous a accordé la plus entière liberté pour faire ce traité, et si une erreur a été commise quelque part, le gouvernement du Canada est prêt à en porter la responsabilité et se soumettre au verdict des électeurs. Je regrette d'être obligé d'accuser ou le gouvernement anglais ou le gouvernement canadien d'avoir manqué à son devoir dans cette affaire, mais je préfère de beaucoup pouvoir accuser le gouvernement canadien que le gouvernement impérial, parce que si nous mettions la faute sur le gouvernement impérial, cela créerait dans l'empire une impression très mauvaise. Mais

la correspondance prouve que le gouvernement canadien seul est responsable de toutes les difficultés. Le très honorable premier ministre a essayé de se retrancher derrière le juge en chef lord Alverstone comme si cela devait sauver la situation. Il y a eu plusieurs juges en chef en Angleterre qui ont montré le génie de la race anglaise et d'autres juges en chef qui en ont montré les plus mauvais côtés. L'Angleterre a eu des juges en chef très savants, mais elle en a eu aussi quelques-uns, je parle ici en avocat qui connait les cours anglaises—qui ne sont pas meilleurs que nos juges du Canada. J'aurais préféré voir le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse siéger dans ce tribunal, ou encore le juge en chef de la Colombie Anglaise plutôt que le juge en chef d'Angleterre. Je dirai franchement que je crois qu'il y a plus de volonté et d'activité commerciales chez un Canadien que chez un Anglais, quand même il serait juge en chef ou premier ministre. Je crois que la moyenne de l'intelligence du peuple canadien est infiniment supérieure à la moyenne de l'intelligence du peuple anglais dans les mêmes classes de la société, et je crois qu'un avocat ordinaire canadien est en général beaucoup meilleur que la moyenne des avocats en Angleterre. Je dis cela avec tout le respect que j'ai pour l'empire anglais et en impérialiste convaincu que je suis. Nous jouissons ici d'une très haute civilisation ; je crois que notre population est plus intelligente que celle d'aucun autre pays du monde. J'ai dit que l'honorable premier ministre avait essayé de se retrancher derrière le juge en chef d'Angleterre. Je ne suis pas chargé de défendre le juge en chef et je ne veux pas non plus l'attaquer. Je crois que la meilleure conduite à tenir est celle que l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a adoptée : attendre les raisons de l'honorable juge en chef. Nous n'avons pas le droit de condamner le juge Alverstone tant qu'il n'a pas donné les raisons sur lesquelles il fonde son opinion. Lorsque j'aurai entendu ses raisons je les critiquerai avec la même liberté que si elles venaient d'un ouvrier ou d'un cocher d'Ottawa, d'un avocat ou d'un juge du Canada. Si le très honorable premier ministre avait consulté des hommes comme le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse, un Ecossais des montagnes qui n'aurait pas craint de parler en face aux Yankees et leur dire qu'ils avaient assez de teritoire canadien et qu'ils n'en auraient pas un pouce de plus, le résultat aurait peut-être été différent. Ce juge en chef n'aurait pas cédé et il aurait déployé autant d'intelligence et de jugement dans cette cause que le juge en chef d'Angleterre. Comme Canadien je crois que l'honorable député de Labelle n'a pas rendu justice à la valeur de nos juristes canadiens dans le pays. Je veux accorder aux Anglais tout le mérite qu'ils peuvent avoir, mais je veux dire aussi que nous avons au Canada des avocats aussi éminents que ceux de n'importe quel pays du monde.

Le fait qu'un avocat demeure en Angleterre ne le rend pas supérieur aux autres. Mais cette cause est chose jugée. Le Canada avait trois arbitres. Deux ont décidé en notre faveur et lord Alverstone a été contre nous. Les commissaires canadiens ont décidé contre lord Alverstone qui aurait dû accepter leur décision. Le tribunal du côté du Canada était composé de trois membres et la majorité de ce tribunal a décidé en faveur du Canada d'après les faits et les arguments qu'elle a entendus. Je n'imiterai pas l'honorable député de Labelle et je ne m'entreprendrai pas de refaire la cause. Je ne sais pas s'il est avocat ou non mais je crois qu'il s'est conduit d'une façon bien insensée. Toute la cause a été soumise à la cour, tous les faits lui ont été présentés et les membres du tribunal ont rendu leur jugement. Je suis obligé de dire que lord Alverstone s'est trompé et je suis obligé d'accepter la décision de la majorité des commissaires canadiens comme étant la seule bonne.

Je ne connais ni sir Louis Jetté ni M. Aylesworth et je n'ai aucun intérêt à faire leur éloge et à les complimenter, mais ils ont été choisis par le gouvernement du Canada pour remplir une mission judiciaire très élevée. Ils ont entendu tous les plaidoyers de même que lord Alverstone ; ils ont décidé en faveur du Canada et je crois que leur décision est juste. Si deux juges anglais avaient décidé une question contre un juge canadien nous savons d'avance en faveur de qui se prononceraient les Anglais. Mais la chose a été jugée et nous devons conclure que lord Alverstone s'est trompé. Nous avons en outre la déclaration de M. Aylesworth, qui connaît tous les faits et qui dit que le jugement n'a pas été basé sur des motifs juridiques. Lord Alverstone occupe donc la position peu enviable d'être désapprouvé par deux commissaires. Les juges doivent se soumettre à la critique, et lord Alverstone, le juge en chef d'Angleterre, ne peut pas plus échapper la critique que s'il était juge en chef de Tombouctou. Comme Canadien je suis obligé d'accepter la décision des deux Canadiens éminents qui ont été jugés dignes de faire partie de ce tribunal et acceptant cette décision, je suis obligé de dire que lord Alverstone n'a pas soutenu le Canada comme il aurait dû le soutenir. La protestation de M. Aylesworth couvre trois colonnes du Times, et dans cette protestation il dit :

> Je dois dire que la décision prise par la majorité du tribunal concernant les îles à l'entrée du canal de Porland est, à mon avis, si contraire à la plus simple justice——

S'il est permis à un des juges de critiquer aussi librement lord Alverstone je ne puis être blâmé lorsque j'explique sa conduite ici.

—et à tous les faits de la cause d'après les principes de la justice, que je décline respectueusement d'y apposer ma signature.

Dans la bouche d'un avocat habitué à une grande réserve de language cette obligation est un blâme très sévère infligé à lord Alverstone. Je ne suis jamais allé en Angleterre, bien que quelques membres de ma famille y demeurent. Cependant, dès ma plus tendre enfance ma famille recevait les journaux anglais que j'ai lus pendant longtemps avant d'avoir connu les journaux canadiens, et je devins plus ou moins saturé de l'esprit anglais. J'ai lu la correspondance diplomatique d'Angleterre depuis 70 ou 80 ans, et je sais que depuis 60 ans la diplomatie d'Angleterre a surtout été marquée par le désir d'éviter la guerre à tout prix. Dans les 16ème et 17ème siècles l'Angleterre aurait fait feu de ses canons et envoyé ses frégates sur les mers jusque dans les parties les plus éloignées de l'empire pour punir ceux qui auraient osé toucher à son territoire. C'est la doctrine inique du libre-échange de Cobden qui a détruit le sentiment public en Angleterre. Cette doctrine semble avoir frappé le peuple anglais au cœur et l'avoir avili. Il y a dans l'histoire d'Angleterre une marque aussi prononcée qu'une chaîne de montagnes qui la divise en deux périodes bien distinctes depuis 60 ans. Il y a depuis cette époque une décadence marquée de ce grand esprit qui une fois a dit au monde : Ne touchez pas à notre territoire, si vous ne voulez pas avoir affaire à nos navires, nos canons et nos soldats. C'est depuis la prédominance de l'esprit libre-échangiste, que les signes d'une décadence marquée se se sont montrés en Angleterre.

L'Allemagne a pu voler son territoire, les Etats-Unis et la France ont pu la souffleter en pleine face, et l'Angleterre s'est toujours soumise. Cela n'est pas la faute de l'empire anglais mais c'est la faute de la race affaiblie et décadente qui maintenant habite l'Angleterre. L'Angleterre est devenue immensément riche pendant les 60 dernières années. Ses vaisseaux transportent les richesses du monde d'un point de la terre à l'autre, mais le gouvernement anglais est tombé entre les mains des riches marchands et des Juifs de Londres, et chaque fois que le territoire anglais est attaqué, au lieu de se défendre, ces princes de la finance disent au gouvernement : Endurez les coups et les insultes, mais ne déclarez pas la guerre, parce que si vous la déclarez vous pouvez perdre $100. Et c'est ainsi que l'Angleterre, qui autrefois était respectée par tout le monde, ne l'est plus, parce que toutes les nations savent qu'elle ne se battra pas. Si on laisse répandre l'idée qu'une nation ne défendra pas son territoire et ses droits par les armes, toutes les nations du monde l'attaqueront. Mais la plus petite nation de la terre sera honorée et respectée si on sait qu'elle défendra son territoire. Voyez la Suisse, un petit pays qui n'a qu'une population d'un million et qui pendant 300 ans a résisté à toutes les puissances de l'Europe. Elle est honorée et respectée par les grandes nations parce que tout le monde sait que si l'on attaquait la Suisse ce serait une guerre d'extermination. La Suisse conserve aujourd'hui son indépendance à cause du courage et de la bravoure de ses habitants, tandis que l'Angleterre, avec toute sa richesse, a été humiliée par toutes les nations du monde. Le premier ministre connaissait la diplomatie d'Angleterre, et spécialement sa diplomatie au sujet des Etats-Unis. Je suis un impérialiste ardent et je fais tous mes efforts pour faire peser le poids de l'opinion publique sur le peuple indigne de l'Angleterre aujourd'hui, afin de lui faire comprendre que le temps de la soumissions est passé, et que si la mère patrie veut accepter l'humiliation notre jeune pays ne s'y soumettra jamais. Quelque dégénérés que puissent être les Anglais d'Angleterre, aussitôt qu'ils viennent en ce pays et qu'ils respirent l'air libre du Canada, ils deviennent régénérés. Nous ne pouvons pas nous soumettre à l'humiliation. Je veux savoir qui est responsable de la nomination de lord Alverstone, et je suis heureux de dire que la correspondance indique clairement que la faute a été commise par le gouvernement du Canada, et l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) n'a pas raison de vouloir faire croire le contraire.

Je vois par la correspondance que l'on a fait au traité un changement très important lorsqu'il a été envoyé au Canada. Ce changement était une occasion pour le premier ministre de dire : Ce traité ne protège pas les droits qui ont été concédés a Canada par le traité de 1825 entre l'Angleterre et la Russie. Ce traité établit une frontière bien définie. Si permission n'avait pas été donnée aux arbitres de modifier cette frontière, il n'y aurait eu aucun doute sur leur décision ; et je ne crains pas de dire que lorsque les raisons de lord Alverstone seront publiées, on verra qu'elles sont basées sur le changement qui a été fait dans le traité du consentement du premier ministre du Canada. Dans l'ancien traité entre la Russie et l'Angleterre, en 1825, la frontière était définie aussi clairement que des mots pouvaient la définir. Cette frontière ne devrait jamais être plus loin que dix lieues marines ou trente milles de la côte. On y parlait de montagnes mais seulement de celles en deçà des dix lieues marines de la côte. Mais qu'est-il arrivé ? Les Etats-Unis savaient que si cette question était soumise au tribunal, la décision serait contre eux, et qu'ont-ils faits? Ils ont fait insérer dans le traité d'arbitrage un article qui permettrait au tribunal de tenir compte de faits antérieurs au traité entre l'Angleterre et la Russie. Tout le monde sait que la rédaction d'un traité entre deux nations donne lieu à beaucoup de discussions. Une nation réclame ceci et l'autre cela, mais lorsqu'à la fin on finit par s'entendre, il n'y a plus à y revenir. Tout est là,

et ce n'est ensuite qu'une simple question d'interprétation, à moins que l'on découvre quelques ambiguïtés cachées qui demandent explication.

Dans le cas actuel on ne prétend pas qu'il existait aucune ambiguïté. Le langage en était clair et distinct, et si ce traité eût été soumis à un juge, même si ce juge eût été lord Alverstone, et qu'il fût obligé de s'en rapporter aux termes mêmes du traité, nous n'aurions jamais perdu les deux îles, et nos droits seraient demeurés intacts. Mais quand le traité d'arbitrage fut expédié, on y trouva ce passage extraordinaire qui a dû être cité par lord Alverstone pour en arriver à la décision qu'il a rendue. Un projet du traité a été expédié au gouvernement canadien et ce dernier doit avoir agi de concert avec le gouvernement anglais, pour l'aider à sortir de cette difficulté. La clause en question se lit comme suit :

Le tribunal devra également prendre en considération toutes démarches faites par les différents gouvernements ou leurs représentants respectifs, antérieures ou subséquentes à la conclusion desdits traités, en autant que ces derniers tendent à démontrer l'entente originale et effective des parties relativement à l'arrangement intervenu entre eux quant aux limites de leur juridiction territoriale respective, sous l'empire des dispositions desdits traités.

Cet article du traité a permis à lord Alverstone de mettre de côté le traité sur lequel nous comptions pour faire respecter nos droits concernant la frontière et prêter l'oreille aux prétentions ridicules émises par les Américains au sujet de ce qui pouvait avoir eu lieu avant et après le traité et appuyer sa décision sur ces prétentions. Le gouvernement canadien aurait pu insister pour faire respecter les droits qui nous sont garantis par le traité qui détermine la frontière de manière à ce qu'aucune cour de justice ne pût les méconnaître. Il y a une couple de mois, j'ai eu l'occasion de discuter cette question avec feu le juge Mills. Nous nous trouvions tous deux à l'hôtel Russell, et j'ai profité des renseignements qu'il m'a donnés sur cette question. J'ai constaté qu'il était mieux renseigné sur ce point que tout autre Canadien que j'ai jamais rencontré, et il était d'avis que d'après les dispositions du vieux traité, les prétentions des Etats-Unis n'avaient plus leur raison d'être. Je prétends que la première erreur commise par le gouvernement canadien a été de permettre l'insertion d'un article comme celui-là, article qui détruit dans sa base cette disposition du traité qui garantit nos droits.

Le premier ministre n'a pas été pris par surprise dans la nomination des commissaires. Je constate par cette correspondance que dès que les commissaires américains furent nommés, il en fut averti. Il savait que le gouvernement anglais avait renoncé à l'idée de confier la décision de la question à six jurisconsultes ; et lorsque les noms des jurisconsultes américains furent connus, c'est alors que le gouvernement canadien aurait dû refuser d'aller plus loin. Je dois dire que le gouvernement canadien a en effet protesté contre la nomination des commissaires américains. Mais qu'arriva-t-il ? Nous avons ici la preuve la plus évidente que le gouvernement anglais déclara immédiatement : Si vous vous opposez à ces nominations, les négociations vont être abandonnées. Que pouvait vouloir de plus le gouvernement canadien ? Je crois que le premier ministre a déclaré aujourd'hui qué le traité était alors signé. Mais qu'importe ce détail. Voici quelles sont les expressions dont se sert le gouvernement anglais :

Le gouvernement de Sa Majesté est donc obligé, ou de rompre entièrement les négociations ou d'accepter les nominations américaines et de nommer des représentants qui sauront faire face aux circonstances différentes de la cause.

Le gouvernement anglais prétend que si le gouvernement canadien s'oppose à la nomination des commissaires américains, il ne lui reste pas autre chose à faire qu'à rompre les négociations. Or, c'était là tout ce qu'il fallait ; ils auraient pu dire au gouvernement américain que s'ils ne respectaient pas l'entente intervenue au sujet de la nomination de jurisconsultes, le traité devenait nul, car c'était là la base des négociations. Mais on dirait qu'une influence occulte s'exerçait de Londres sur le gouvernement canadien, car ce qu'il repoussait dans une lettre il l'acceptait dans l'autre. Nous voyons le premier ministre retirer son objection et proposer le nom de lord Alverstone comme un des commissaires anglais. Je vois par un journal de Londres que l'on semble vouloir laisser entendre que le gouvernement canadien a été forcé d'accepter la nomination de lord Alverstone par le gouvernement anglais, et c'est ce que j'ai compris également des paroles du député de Labelle. Cette question est discutée en Angleterre :

Le " Morning Post " rappelle la vive recommandation faite par sir Richard Webb, dans mois de mars dernier, que les commissaires anglais soient tous d'origine canadienne, la nomination d'un seul Anglais constituant, à son avis, une injustice à l'égard du Canada et un acte de mauvaise politique de la part de l'Empire.

Le " Post " demande, probablement avec une arrière-pensée : " le gouvernement anglais a-t-il la preuve que le Canada était avant tout désireux d'obtenir une décision et aussi que le gouvernement canadien approuvait le choix d'un Anglais comme commissaire ? "

Ce journal laisse entendre que certains Canadiens tenaient tellement à obtenir une décision qu'ils étaient disposés à sacrifier les intérêts du Canada pour arriver à ce résultat et à accepter n'importe qui comme commissaire. Il appert que lord Alverstone a été choisi par le Canada. S'il en est ainsi, nous devrions reconnaître la chose et faire

disparaître tout doute à ce sujet dans l'esprit du peuple anglais. Je trouve dans une dépêche adressée par lord Minto au Bureau colonial, le passage suivant :

Vu le peu de temps accordé pour la préparation de la cause, mes ministres tiennent à procéder immédiatement et proposent que l'on règle sans retard les détails préliminaires. Quant à la composition du tribunal, mes ministres proposent le juge en chef d'Angleterre et deux juges canadiens dont les noms seront télégraphiés plus tard.

La dépêche énonce ensuite le nom de l'avocat qui devra conduire la cause pour le Canada. Je voudrais savoir du premier ministre comment il se fait que l'on n'a pas nommé trois canadiens. Je remarque que sir Richard Webb, une personne faisant partie du Bureau colonial, insiste auprès du gouvernement canadien ou du gouvernement impérial, pour qu'il y ait trois commissaires canadiens de nommés. Qui est sir Richard Webb ?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignore, et il n'existe aucune raison de faire une pareille déclaration.

M. GOURLEY : Est-il employé dans le Bureau colonial?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le connais pas du tout.

M. GOURLEY : Avez-vous entendu parler de lui au cours de la correspondance ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. GOURLEY : La dépêche ajoute :

Le "Post" rappelle la recommandation faite dans le mois de mars dernier par sir Richard Webb, que tous les commissaires anglais soient Canadiens, prétendent que la nomination d'un seul Anglais constituerait une injustice à l'égard du Canada et serait contraire aux intérêts de l'Empire.

Le PREMIER MINISTRE : Si sir Richard Webb a fait une pareille recommandation aux autorités anglaises elle ne nous a jamais été communiquée.

M. GOURLEY : Je ne comprends pas pourquoi, dans un cas de cette nature, on n'a pas choisi trois Canadiens ; le choix que l'on a fait constitue une injure à l'adresse de notre peuple. S'il se fût agi de 500 milles du littoral de l'Angleterre, situé le long de la mer du Nord, qui eût été réclamé par la France, suppose-t-on que l'Angleterre aurait consenti à la nomination de deux Anglais et d'un Canadien comme membres de la commission d'arbitrage? Je suis convaincu que pas un seul Anglais n'aurait consenti à la nomination d'un étranger. Le territoire doit être confié à la garde de ceux qui l'habitent et les étrangers ne doivent pas pouvoir en disposer. Je dis donc que le gouvernement canadien a commis là une erreur grave, qui deviendra de plus en plus évidente à mesure qu'elle sera mieux comprise par le peuple canadien.

Il est inutile d'essayer de nous dissimuler le fait que depuis soixante ans la diplomatie anglaise a fait preuve de beaucoup de faiblesse sur le continent nord-américain. J'ai entendu le premier ministre lui-même déclarer qu'il n'éprouvait aucune sympathie pour les actes de la diplomatie anglaise sur ce continent. Le gouvernement connaissait donc cette faiblesse et il aurait dû profiter de l'occasion qui lui était offerte pour confier la décision de cette question à la diplomatie canadienne. A quoi bon les avertissements, si on n'en profite pas ? Pourquoi n'a-t-on pas insisté ? Si la première année que j'ai siégé dans cette Chambre, j'avais été plus au courant de la procédure parlementaire, j'aurais proposé que la commission eut trois Canadiens parmi ses membres. Mais quand j'ai entendu le premier ministre nous dire qu'il n'aimait pas la diplomatie anglaise sur ce continent, j'ai cru que lorsqu'il aurait le choix, il ferait nommer trois Canadiens, et en agissant ainsi, il aurait évité toutes les difficultés actuelles.

Une autre chose qui m'a frappé, c'est qu'il n'a jamais été question que les Etats-Unis pouvaient perdre dans cette affaire. Il n'a jamais été question de cela dans les feuilles publiques anglaises ou américaines ; il semblait admis que les commissaires américains défendraient leur cause jusqu'au bout. Le règlement équitable de cette question constitue le règlement équitable des relations qui existent entre l'Angleterre et notre pays, et il s'agit pour nous de savoir si c'est le gouvernement anglais qui nous a causé du tort, en ne défendant pas nos intérêts, ou bien si c'est le gouvernement canadien qui est en faute. Je préférerais cette dernière alternative, même si l'honorable premier ministre pouvait échapper à la vindicte publique, afin de ne pas créer des sentiments de nature à nuire à l'existence de l'Empire. C'est pourquoi je voudrais savoir comment il se fait que du moment que la nomination de lord Alverstone a été connue, que les journaux américains ont déclaré qu'il se prononcerait en faveur des Etats-Unis. Il devait exister une entente entre le gouvernement anglais et le gouvernement canadien à l'effet que ce dernier consentirait à sacrifier les intérêts canadiens pour servir les fins d'une politique impériale quelconque. Pour moi, il est bien évident que le bureau des affaires étrangères à Londres a averti le secrétaire d'Etat à Washington que les Etats-Unis n'avaient rien à craindre, qu'ils pouvaient accepter sans crainte les conditions du traité, car l'Angleterre saurait nommer un commissaire qui se prononcerait en leur faveur, puisqu'elle voulait se débarrasser de la cause et conserver ses relations amicales avec les Etats-Unis, et que pour en arriver à ce résultat elle était disposée à sacrifier les intérêts du Canada, ayant réussi à obtenir le consentement du gouvernement canadien à cette fin.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député parle-t-il sérieusement?

M. GOURLEY: Je crois que d'une manière ou d'une autre le gouvernement canadien a été circonvenu par le gouvernement anglais. Voici comment cela a eu lieu : On a dit au gouvernement canadien : Nommez deux Canadiens et acceptez le juge en chef de l'Angleterre comme commissaire ; ce dernier se prononcera en faveur des Etats-Unis, cela servira à vous protéger au Canada, tout en réglant cette question impériale et en nous débarrassant de cette difficulté. Il est certain que le public finira par en arriver à une conclusion exacte à ce sujet. L'opinion publique finit toujours par en arriver à une conclusion qui est supérieure à celle d'un logicien du caractère de Goldwin Smith, qui raisonne toujours faussement bien qu'ayant une grande expérience.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député prétend-il qu'il existait une entente secrète ?

M. GOURLEY : La conclusion à laquelle j'en arrive est basée sur les faits.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député est absolument dans l'erreur.

M. GOURLEY : Alors, comment se fait-il que, immédiatement après la nomination de lord Alverstone, les Etats-Unis savaient qu'ils devaient se prononcer en leur faveur? Et, maintenant qu'il s'est prononcé en leur faveur, je prétends que le gouvernement américain avait appris la chose d'avance.

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce que j'ignore.

M. GOURLEY : Il nous faut comprendre la question en entier et je ne crois pas que lord Alverstone soit à blâmer ; je suis convaincu qu'il a été nommé membre de cette commission avec des instructions spéciales l'obligeant à se prononcer comme il l'a fait.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait-il que lord Alverstone a dû prêter serment d'interpréter le traité légalement ? Et croit-il qu'en présence de ce fait——

M. GOURLEY : L'interprétation légale pour un Anglais veut dire qu'il faut servir les intérêts de l'empire. L'honorable premier ministre n'ignore pas l'opinion extraordinaire que l'on s'est formée en Angleterre quant à l'importance qu'il y a pour l'empire de se tenir en bons termes avec les Etats-Unis. Or, cette opinion n'a pas sa raison d'être. Le peuple anglais a plus d'intérêt à soutenir le Canada que les Etats-Unis ; cependant, je ne vois rien dans cette correspondance qui soit de nature à attirer l'attention du gouvernement anglais sur ce point. Tout tend à démontrer au contraire que le gouvernement canadien a laissé cette opinion prendre chaque jour plus de force en Angleterre. Si le gouvernement canadien tient à servir l'empire, il lui faut apprendre au peuple anglais que c'est sur l'appui du Canada qu'il doit compter en Amérique et non sur l'appui des Etats-Unis. Chaque fois qu'il sacrifie les intérêts du peuple canadien, afin de s'attirer les bonnes grâces des Etats-Unis, le peuple de ce dernier pays devient de plus en plus accapareur, et le peuple canadien de plus en plus alarmé et mécontent.

Il devait exister une entente quelconque que la commission maintiendrait les prétentions des Etats-Unis. La décision de ce tribunal était connue chez nos voisins trois mois avant qu'elle fut rendue. Et trois, quatre ou cinq jours avant que lord Alverstone se fut prononcé, les journaux américains faisaient connaître la teneur du jugement avec de merveilleux détails et une grande exactitude. Les plaidoieries étaient à peine terminées que l'on savait déjà chez nos voisins quelle serait la décision. Que l'on m'explique si l'on peut cette étrange chose. On est forcé d'en conclure que cette décision est un triomphe remporté par la diplomatie anglaise sur le gouvernement canadien. Le gouvernement canadien était maître de la situation ; et si les intérêts du pays ont été sacrifiés, il doit en porter la responsabilité. Il avait plein pouvoir pour conduire les négociations, et maintenant que les intérêts canadiens ont été sacrifiés, le député de Labelle (M Bourassa) est chargé d'accuser le gouvernement anglais d'avoir sacrifié nos intérêts, et le premier ministre semble appuyer sa prétention sur ce point.

Il y a une autre remarque du premier ministre à laquelle je veux faire allusion. Il a dit que les Etats-Unis étaient un pays aussi puissant que populeux et que le Canada n'était qu'une faible colonie. Si le gouvernement anglais avait essayé de nous imposer un traité contraire à nos intérêts, le premier ministre pouvait convoquer le parlement, et le sentiment populaire se serait manifesté d'une manière si éclatante, que le gouvernement anglais aurait été forcé de reculer. Il n'avait qu'à convoquer les Chambres, et les membres dévoués de ce parlement auraient fait comprendre au gouvernement anglais qu'il ne pouvait pas imposer à ce pays aucun traité fait dans le but de satisfaire la diplomatie américaine. Si notre colonie est traitée comme elle doit l'être, que le premier ministre ne prétende pas que cela est dû à notre faiblesse. L'Angleterre nous aurait soutenus, si nous avions affirmé nos droits et réclamé la protection du parlement impérial. Nous ne constituons pas une faible colonie. Six millions de citoyens libres sont capables de lutter avec les Etats-Unis. Si nous faisions comme a fait le peuple suisse lorsqu'il s'est agi de combattre l'Autriche, nous devrions pouvoir les vaincre. Nous constituons un peuple puissant et nous occupons la position stratégique la plus avantageuse sur ce continent.

M. HUGHES (Victoria) : Nous les avons battus en 1812, alors qu'ils étaient relative-

ment près de quarante fois aussi populeux qu'ils le sont actuellement.

M. GOURLEY : Et nous pouvons répéter la chose. Il ne convient pas de la part du premier ministre d'essayer d'affaiblir le sentiment populaire au Canada, en disant que nous somme incapables de faire face à l'envahisseur. Si nous avions démontré que nous étions prêts à défendre nos droits, l'Angleterre nous aurait soutenu avec ses armées et jamais les Etats-Unis n'auraient osé essayer de s'emparer de notre territoire. Par conséquent, malgré tout ce qui a été dit, je prétends que seul le gouvernement canadien est responsable dans toute cette affaire. M. Chamberlain proposait certaines choses dans ses lettres. En sa qualité d'homme d'état anglais, il avait droit d'avoir son opinion personnelle. Je pourrais conseiller à un client qu'il serait dans son intérêt d'accepter un compromis plutôt que d'entrer en lutte pour soutenir ses droits. Mais, dans ce cas, le client serait libre de refuser le compromis. M. Chamberlain avait le droit de faire des propositions au gouvernement, mais ce dernier était composé d'hommes indépendants qui représentaient le Canada et qui auraient dû lui répondre immédiatement : Nous ne pouvons consentir à sacrifier les droits du Canada.

Quant au traité Bulwer-Clayton, je crois que mon chef (M. R. L. Borden) a placé cette question sous son vrai jour. Nous avions là l'occasion d'obtenir l'aide de l'Angleterre et de faire respecter nos droits. Mais le premier ministre de ce pays a cru devoir, chose extraordinaire et sans précédent, dire que nous n'avions aucun intérêt dans ce traité. C'est là un traité qui concerne ce continent ; et sur tout continent où se trouve une colonie anglaise, tout traité qui concerne ce continent concerne également cette partie de l'empire anglais, et la colonie doit affirmer ses droits comme faisant partie de l'empire. Quand nous avons dit au gouvernement anglais que nous n'avions pas d'intérêts dans cette question, nous avons démontré par là que nous ne comprenions pas l'étendue de nos droits.

Je suis heureux que cette discussion ait eu lieu, il aurait été regrettable que le peuple anglais eût pu croire qu'une décision comme celle-là pouvait être rendue sans provoquer les protestations du peuple canadien. Je suis heureux que la presse canadienne ait démontré à l'univers qu'au lieu d'être une population abâtardie, nous constituons une race fière, dont la vigueur et l'énergie ne sont pas paralysées par le luxe. Je suis heureux de constater que la presse anglaise prend partie pour le Canada. Et, en présence de l'opinion exprimée sur cette question par le peuple anglais, par l'entremise de ses journaux, il eut été malheureux de voir le Canada demeurer silencieux. Lorsque demain ce débat sera publié dans les feuilles anglaises, il servira à faire comprendre au peuple de la mère patrie quelle est la position que nous occupons dans l'Empire britannique. Je remercie la Chambre pour l'attention qu'elle a bien voulu me prêter.

PROROGATION.

M. l'ORATEUR informe la Chambre qu'il a reçu la lettre suivante du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 23 octobre 1903.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, pour proroger la session du Parlement fédéral, samedi, le 24 courant, à 11 heures du matin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. S. MAUDE, major,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

ACTE DES CHEMINS DE FER DE 1903—CONFERENCES AVEC LE SENAT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au nom des mandataires nommés pour s'entendre avec le Sénat, je dois dire qu'une conférence libre a eu lieu hier soir et je demande la permission de soumettre le rapport suivant préparé par cette commission :

Salle du comité du Sénat, n° 8,
Vendredi, 23 octobre 1903.

Les mandataires de la Chambre des communes ont l'honneur de faire rapport qu'ils ont eu une conférence libre avec les mandataires du Sénat représenté par sir Mackenzie-Bowell et autres, pour examiner de nouveau les amendements faits au bill n° 21 intitulé : " Acte modifiant et refondant les lois sur les chemins de fer ".

Les mandataires de la Chambre des communes ont retiré leurs objections aux amendements nos 2, 3, 4 et 70 faits par le Sénat aux articles 5, 6, 7 et 310 dudit bill.

Les mandataires du Sénat ont consenti d'ajouter ce qui suit à l'article 5, comme article 5 A dans le bill réimprimé :

" 5 A. Toutes les dispositions du présent acte concernant les croisements et raccordements de chemins de fer, le trafic d'entier parcours, les infractions, peines et statistiques, s'appliqueront à toutes compagnies de chemins de fer, qu'ils soient autrement sous l'autorité législative du parlement ou non."

Les mandataires du Sénat n'ont pas insisté sur l'amendement n° 11 fait par le Sénat à l'article 44 du bill.

Comme résultat de cette conférence, je propose que l'article 7 soumis par le Sénat soit adopté à la place des articles 5, 6, et 7 soumis par les Communes.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le paragraphe 5a soit retranché parce que ses dispositions se trouvent comprises dans l'article 7 proposé par le Sénat, ainsi que par l'article 302 proposé par les Communes.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose de retrancher de l'article 310 proposé par les Communes, les mots suivants : (" article 306 ").

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On a exprimé quelques doutes sur la question de savoir si les amendements 31 et 40, proposés par le Sénat, ont été acceptés. Vu ce doute, je propose que l'amendement n° 31 apporté à l'article 195, soit accepté de même que les amendements 40 et 210.

La motion est adoptée.

ACTE DU SERVICE CIVIL—AMENDEMENTS APPORTES PAR LE SENAT.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que les amendements apportés par le Sénat " au bill " (n° 257), modifiant l'acte du service civil, soient adoptés. Ces amendements ont pour but de confirmer le droit qu'a l'auditeur général de faire des promotions dans son propre ministère.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT—PETITIONS CONTRE LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. TALBOT : Comme la Chambre est sur le point de terminer ces travaux, je demanderai la permission d'attirer son attention sur un article publié dans le Star, de Montréal de ce jour, qui se lit comme suit :

Entre autres privilèges, un membre de la Chambre des communes possède celui de pouvoir dire tout ce qu'il lui plait dans l'enceinte de cette Chambre, sans avoir à craindre d'être tenu de rendre compte de ses paroles devant les cours de justice.

Il peut formuler les mensonges et les calomnies les plus odieuses, il peut se laisser guider par l'envie, la haine, la malice ou le manque de charité. Il peut agir dans le but d'obtenir des avantages personnels ou politiques ou simplement se laisser guider par le désir de se mettre en évidence. Il peut dire tout ce qu'il lui plait sans voir à craindre la loi.

Un semblable privilège suffirait à lui seul à imposer une certaine réserve à tout homme ayant des principes élevés.

Malheureusement, tous les membres du parlement ne sont pas des hommes aux principes élevés, et l'on énonce souvent sur le parquet de la Chambre des accusations mensongères, sachant que la loi ne peut atteindre ceux qui en sont les auteurs.

Il y a trois semaines passées, ce jurisconsulte éminent qu'est monsieur Talbot, de Bellechasse, déclara dans la Chambre que deux des pétitions soumises à l'encontre de la construction du Grand-Tronc-Pacifique étaient fausses. Sir Wilfrid Laurier s'empressa de renchérir en déclarant que la même accusation pouvait s'appliquer à la plupart des pétitions. M. Talbot proposa que deux des pétitions fussent soumises au comité des privilèges et élections, avec ordre de faire une enquête, M. Borden proposa immédiatement que toutes les pétitions fussent soumises au comité et sir Wilfrid, dans un moment de faiblesse, accepta l'amendement. C'est là où la question en est rendue. Le comité s'est réuni une première fois, a adopté une résolution demandant la permission de siéger durant les séances de la Chambre et il ne s'est pas réuni depuis. Toute l'affaire se résume à une simple farce ; il en est de même pour les accusations et pour l'enquête devant le comité. C'est là l'opinion exprimée par le " Star " à ce sujet dès l'origine, et nous avons déclaré que le gouvernement n'oserait jamais ordonner une enquête sur ces accusations.

Les privilèges du parlement n'ont jamais eu pour objet de couvrir une lâcheté aussi infâme : et du moment qu'on les emploie à de pareilles fins, les plus tôt elles disparaîtront le mieux ce sera. L'authenticité des pétitions ne peut être mise en doute, et il ne peut exister le moindre soupçon à ce sujet. Si des noms ont été entrés illégalement, cela a du propablement être fait par des amis du gouvernement, désireux de diminuer l'influence que pouvait exercer cette masse de signatures authentiquès adressées au parlement. Le fait le plus important et le plus significatif, c'est que le gouvernement n'a pas osé permettre que l'on fasse une enquête sur les accusations qu'il a portées avec autant d'insouciance que de courage magnifique.

Maintenant, M. l'Orateur, il se peut que j'aie commis une erreur en soumettant cette motion.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a-t-il l'intention de faire une motion ?

M. TALBOT : J'ai l'intention de proposer l'ajournement de la séance. On dira peut-être que vu l'état avancé de la session, j'ai eu tort de soulever cette question, mais je n'ai pu le faire plus tôt, car vous savez aussi bien que moi que ces pétitions ont été soumises à la Chambre à la fin de la discussion qui a eu lieu sur le chemin de fer transcontinental. Le jour même que ces pétitions ont été déposées sur le bureau de la Chambre, j'ai exprimé des doutes sur l'authenticité des signatures qu'elles portent. Maintenant, j'ai en ma possession des documents pouvant établir que j'étais parfaitement justifiable de faire cette motion, malgré l'époque très avancée de la session. J'ai ici neuf affidavit.

M. R. L. BORDEN : Je m'oppose à ce que l'honorable député entre dans la discussion d'une question qui a été soumise à un comité de la Chambre. Je n'ai pas la moindre objection à ce que l'enquête ait lieu devant le comité, mais je ne veux pas que l'on donne lecture dans cette Chambre de déclarations concernant une question qui a été renvoyée devant un comité, et je dis que cela est contraire au règlement.

M. l'ORATEUR : La question est nouvelle pour moi. Je sais qu'il existe certaines autorités sur ce point.

M. R. L. BORDEN : La question ne nécessite pas de bien nombreuses autorités. La Chambre ne peut prendre connaissance, sur une question de privilège, d'une question concernant les pétitions soumises à la Chambre, alors que ces pétitions sont la juridiction d'un comité, ou tant que ce comité n'a pas fait rapport.

Autrement n'importe quel membre de la Chambre pourrait produire des affidavit dans un sens ou dans l'autre, et contester dans cette Chambre une question qui a été commise à un comité afin d'obtenir un rapport. Ce serait là agir d'après un principe bien élémentaire.

M. TALBOT : Je considère que l'honorable député (M. R. L. Borden) devrait être le dernier homme au monde à essayer d'empêcher un député, qui a été qualifié de lâche et de calomniateur par un des journaux les plus importants du pays, de profiter de la seule chance qui lui reste de se défendre. Il me semble que ce privilège devrait m'être accordé.

M. R. L. BORDEN : Je ne cherche nullement à empêcher l'honorable député de se défendre. Dès qu'il eût soumis sa motion, j'ai immédiateent déclaré qu'en présence d'une pareille déclaration, j'appuierais toute motion tendant à faire renvoyer la question au comité. L'honorable député a fait renvoyer la question devant le comité. Elle est maintenant sous la juridiction de ce dernier. Seulement on n'a pas procédé. Ce à quoi je m'oppose, c'est que l'honorable député entreprenne de traiter au moyen d'affidavit une question qui a été soumise à un comité de la Chambre avec instruction de faire une enquête et préparer un rapport.

M. TALBOT : Si vous voulez me le permettre, M. l'Orateur——

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

M. TALBOT : Il y a peut-être moyen de régler l'objection soulevée par le chef de la gauche. Au lieu de donner lecture des affidavit, je vais me contenter de fournir une explication personnelle, si on veut bien me le permettre. J'ai en ma posession treize déclarations données sous serment, et sur ce nombre neuf d'entre elles établissent que les signatures inscrites sur ces pétitions n'ont pas été insérées avec la permission des personnes qui portent ces noms.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, mon honorable ami——

M. TALBOT : Et quatre d'entre elles tendent à démontrer que certaines signatures qui se trouvent sur ces pétitions sont celles de personnes qui demeurent aux Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il soit bien convenable de la part de mon honorable ami, lorsqu'un appel au règlement a été fait, d'essayer de l'éviter en faisant connaître le résumé du contenu de ces déclarations, au lieu d'en donner lecture. Je considère que du moment que la question soulevée par mon honorable ami a été renvoyée devant un comité, il ne devrait pas essayer de revenir sur cette même question au moyen d'affidavits produits dans cette Chambre, car si l'on permettait la chose, cela équivaudrait à permettre à chaque député de suivre la même ligne de conduite, ce qui empêcherait le comité de remplir les fonctions qui lui sont assignées dans le cas actuel, et l'on enfreint tout aussi bien le règlement en faisant connaître la nature de ces déclarations qu'en en donnant lecture. Il n'est pas digne d'un membre de cette Chambre, et c'est manquer de respect à votre égard, M. l'Orateur, que de prendre la parole apparemment pour discuter un appel au règlement et essayer ensuite d'éluder la véritable question qui vous est soumise.

M. l'ORATEUR : Le principe généralement suivi dans un cas de cette nature, c'est que lorsqu'une question est soumise à un comité, la Chambre n'a plus le droit de s'en occuper, mais l'honorable député (M. Talbot) —l'honorable député (M. R. L. Borden) n'était peut-être pas dans la Chambre lorsqu'il a donné lecture de cet article—a donné lecture d'un article de journal attaquant son caractère et sa réputation comme membre de cette Chambre. Si l'honorable député tient simplement à énoncer les raisons qui l'ont porté à soulever cette question dans la Chambre, sans entrer dans le mérite des pétitions qui ont été soumises au comité, je crois qu'il peut le faire.

M. TALBOT : C'est là mon intention. Je veux simplement déclarer que lorsque j'ai soumis cette question à la Chambre, j'étais justifiable de le faire, car j'ai en ma possession des déclarations reçues sous serment qui me justifiaient de déclarer, en ma qualité de membre de cette Chambre, que l'on avait grossièrement abusé de ses privilèges, cela probablement hors la connaissance des honorables députés à cette époque, déclarations tendant à prouver que j'avais raison de prétendre que la moitié des signatures que portent ces pétitions sont fausses. J'ai en ma possession les documents nécessaires pour établir cette prétention, c'est pourquoi je dis que les énoncés du Star ne sont pas fondés, et que l'attitude que j'ai prise à cette époque est absolument conforme aux faits énoncés dans ces documents.

Je propose que la séance soit levée.

M. BARKER : En ma qualité de membre du comité à qui cette question a été soumise, je dois vous dire, M. l'Orateur, ainsi qu'à la Chambre, que le comité s'est réuni il y a déjà plusieurs jours passés, immédiatement après la décision rendue par la Chambre. Bien que l'honorable député (M. Talbot) ait eu tout le temps nécessaire pour amener la question sur le tapis, le comité n'a pas encore entendu dire un seul mot à l'appui de l'accusation. L'honorable député n'a encore rien fait. Il n'a tenté aucun effort et fait aucune démarche pour soumettre la preuve qu'il entend faire à l'appui des accusations qu'il a portées.

M. TALBOT : L'article en question n'a été publié qu'aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que l'honorable député (M. Talbot) va retirer sa motion, car nous allons peut-être nous trou-

ver avec une motion d'ajournement, alors qu'il n'y a rien en discussion.

M. TALBOT : Je vais retirer la motion.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit retirée, je tiens à dire que mon honorable ami (M. Talbot) a fait sa déclaration le 7 octobre, qu'il a eu près de quinze jours à sa disposition pour établir ses accusations et, jusqu'à présent, il n'en a rien fait. Il doit se rappeler que lorsqu'il a fait cette motion, j'ai déclaré de mon siège que je l'approuvais de tout cœur. Le premier ministre a dit de son côté :

Mais comme il existe une impression sans cesse grandissante dans le pays, qu'une tentative a été faite et une conspiration ourdie dans le but de tromper la Chambre, je suis bien disposé à excuser le langage dont s'est servi mon honorable ami.

J'avais fait allusion au langage dont s'était servi l'honorable député en soumettant sa motion. Le premier ministre ajouta :

Il n'a fait allusion qu'à deux pétitions, mais je crois qu'il aurait pu dire la même chose de plusieurs d'entre elles et peut-être de toutes.

Après que le premier ministre eut fait ces remarques, j'ai ajouté :

Dans ce cas, je n'ai pas d'objection à étendre la portée de la motion et à permettre qu'une enquête soit faite sur toutes les pétitions qui ont été soumises.

Voici maintenant quinze jours que la question a été renvoyée devant le comité, et durant cet espace de temps aucune tentative n'a été faite——

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à ce qui s'est passé devant le comité. J'ignore s'il s'y est fait quelque chose ou non.

M. R. L. BORDEN : Je disque l'on a rien fait devant le comité et je crois avoir le droit de faire cette déclaration.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il vous sera difficile, M. l'Orateur, de trouver aucune autorité pour contredire cette déclaration. Si l'on s'est entendu pour tromper la Chambre, il est regrettable que les procédures en soient restées là. Depuis que la question a été soumise au comité, j'ai, au moins dans deux circonstances différentes, insisté auprès du gouvernement pour qu'il fasse cette enquête. J'ai fait tout mon devoir à ce sujet.

M. BELCOURT : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Je sais que mon honorable ami (M. Belcourt) n'aime pas à entendre parler de cela. Cette question semble le mettre mal à l'aise.

M. BELCOURT : Mon malaise provient du fait que le chef de la gauche enfreint les règlements de la Chambre alors qu'il devrait donner le bon exemple.

Sir WILFRID LAURIER.

M. HUGHES : L'honorable député d'Ottawa est en frais d'acquérir les qualités voulues pour devenir juge.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député d'Ottawa voit sans broncher bien des infractions au règlement, mais il semble plus particulièrement sensible lorsqu'il s'agit de la question actuelle. Il pourrait peut-être nous expliquer comment il se fait qu'il est aussi sensible ?

M. BELCOURT : Je respecte les règlements de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Son respect des règlements est plus apparent que d'habitude dans le cas actuel. Je veux bien croire qu'il a une excellente raison d'en agir ainsi. Il est parfaitement justifiable d'en appeler au règlement lorsque quelqu'un fait allusion à ces questions. Je ne l'en blâme pas ; si j'avais le malheur d'occuper la position délicate dans laquelle il se trouve, je serais tenté de faire la même chose. L'honorable député de Bellechasse est parfaitement justifiable de repousser toute accusation à son adresse qu'il croit imméritée. D'un autre côté, il lui faut se rappeler que lorsqu'il porte une accusation de cette nature dans cette Chambre et qu'après un délai de quinze jours aucune enquête n'a encore été faite sur cette accusation, il doit s'attendre à ce qu'il en soit question dans la presse.

La motion d'ajournement est retirée.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai fait allusion l'autre soir au colonel Denny qui a été nommé chef du service géographique dans le ministère de la Milice, et, en consultant de nouveau les Débats, je constate que l'on me fait dire que j'ai mentionné le nom du colonel Dennison. Je comprends que le sténographe ait pu commettre une erreur, sachant que le colonel Dennison appartient à une famille de militaires bien connue. C'est du colonel Denny dont je voulais parler. Ce dernier est un officier dans l'armée impériale, qui a été amené ici par le ministre de la Milice, ce dont je le félicite. Le colonel Denny a acquis une grande expérience, tant en Asie qu'en Afrique, et il s'est fait une grande réputation sous ce rapport.

Il existe une autre erreur typograqhique dans les Débats que mes amis d'origine écossaise qui siègent dans cette Chambre tiennent absolument que je corrige. J'ai cité dernièrement le passage suivant de Burns qui est bien connu :

Glory is the soldier's prize.

Et le correcteur d'épreuves m'a fait dire :

Glory is the soldier's price.

Mes amis les Ecossais ont insisté pour que j'offrisse des excuses.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Comme il n'y a rien en délibération dans le moment, je propose que la séance soit suspendue durant une demi-heure afin d'attendre que le Sénat nous ait traismis de nouvelles mesures.

M. R. L. BORDEN : On me dit qu'un bill concernant l'institution des compagnies minières a été adoptée par le Sénat et je voudrais savoir du premier ministre si cette mesure a été transmise ou non à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : On m'a dit que le bill avait été adopté par le Sénat, mais j'ignore s'il a été transmis à la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je déclare la séance suspendue pour une demi-heure.

La séance est en conséquence suspendue.

La Chambre reprend sa séance.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que lorsque la séance sera levée aujourd'hui, la Chambre reste ajournée jusqu'à demain à 10 h. 30 a.m.

La motion est adoptée.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 11.05 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, le 24 octobre 1903.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 10 heures 30 minutes.

L'USAGE DES SACS DE POSTE.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je désire informer l'honorable chef de l'opposition qu'on m'a demandé des renseignements au sujet de la déclaration faite il y a quelques jours par l'honorable député qu'un des officiers du département des Postes avait menacé d'instituer des poursuites contre la compagnie de messagerie si elle transportait les matières postales dont il était en ce moment question. Je crois devoir assurer à l'honorable député, sur la foi du contrôleur du service des postes, qu'il n'y a absolument rien de vrai là-dedans. Si l'honorable député le désire, je vais lui donner lecture de ce que le contrôleur m'a écrit à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que cela soit nécessaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici ce qu'il en est, en peu de mots. M. Plumb est allé dire à la compagnie de messagerie qu'elle n'avait pas le droit de se servir des sacs de poste pour le transport de colis de messagerie. C'est là tout ce qu'il a dit.

M. R. L. BORDEN : On a dû parler de poursuites, mais cependant, s'il faut en croire M. Plumb, il ne s'agissait là que de l'usage des sacs de poste. La compagnie de messagerie était restée sous l'impression que les poursuites s'appliqueraient au transport des matières postales, de Montréal à Ottawa. Je comprends comment ce malentendu a pu se produire, mais il n'en est pas moins certain qu'on m'a informé d'une façon fort explicite que les menaces dont j'ai parlé avaient été faites.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Plumb est dans le service embulant, et M. Armstrong est son supérieur hiérarchique. M. Armstrong a reçu instructions de consulter les Débats et de nous communiquer sa réponse. Il a soumis cette réponse à M. Plumb, et peut-être est-il préférable que j'en donne ici lecture. Voici cette réponse :

Memorandum pour le ministre des Postes.

Je me suis enquis de ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans les remarques, déjà faites à la Chambre par M. Borden, qu'après l'arrivée à Ottawa de 400 colis de matières postales adressés à M. George Taylor, membre du parlement, un fonctionnaire du ministère des Postes était allé menacer la compagnie de messagerie parce qu'elle s'était chargée du transport de ces matières postales. Je dois informer le ministre des Postes qu'aucun fonctionnaire de ce ministère n'a fait semblable démarche auprès de la compagnie de messagerie. Voici ce qui en est :

Ayant appris que le 'Star' de Montréal se servait illégalement des sacs de poste pour le transport de certains imprimés consignés à Ottawa, j'ai enjoint à M. Plumb, surintendant du service ambulant, d'aller voir l'agent de la compagnie de messagerie à Ottawa pour savoir si cela était vrai, et, dans l'affirmative, pour lui faire remarquer que les sacs de poste étaient réservés à l'usage exclusif du ministère des Postes, et que toute personne faisant un usage illégal de ces sacs s'exposait à une amende. M. Plumb fit rapport que, conformément à ces instructions, il était allé voir l'agent de la compagnie de messagerie à Ottawa. Il lui avait fait connaître les instructions qu'il avait reçues, et lui avait fait observer qu'il ferait bien, afin d'empêcher ces difficultés, de télégraphier aux bureaux de la compagnie à Montréal de ne plus rien accepter, pour transport, qui fût contenu dans des sacs de poste.

M. Plumb m'a assuré qu'à cela s'étaient bornées strictement ses observations. Il n'a pas parlé de poursuites, et il n'a rien dit qui pût être interprété en ce sens.

J'ai attiré l'attention de M. Plumb sur les déclarations faites sur le parquet de la Chambre par M. Borden au sujet de menaces qui auraient été proférées. Il m'a assuré qu'il n'y avait rien de vrai là-dedans. Il ne s'est pas opposé, m'a-t-il dit, à ce que la compagnie transportât les imprimés en question, et ses remarques se sont strictement limitées à l'usage illégal qu'on faisait des sacs de poste.

B. M. ARMSTRONG,
Contrôleur.

SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER DANS LES DIVERSES PROVINCES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelques jours, on m'a demandé de dresser un état indiquant de quelle manière se distribuaient les subventions de chemins de fer dans les diverses provinces. J'ai préparé cet état, et je vais ici en donner lecture avec le consentement de la Chambre. Je puis dire que, pour ce qui est des ports, il y a eu un crédit spécial de $150,000, et depuis lors nous avons eu un acte spécial pour le pont de Québec. Tous ces ponts étaient dans la province de Québec. Voici ce qui en est pour les chemins de fer :

MILLES de chemins de fer construits, subventionnés, ou garantis par le gouvernement, pendant la présente session, dans les diverses provinces.

Province.	Subvention.	Garantie.	Construction.		Total.	
			Milles.	$	Milles.	$
Ontario	842	Nil.	810		1,652	
Québec	1,366½	Nil.	620		1,986½	
Nouvelle-Écosse	687½	Nil.	Nil.		687½	
Nouveau-Brunswick	265	Nil.	235		500	
Ile du Prince-Édouard	Nil.	Nil.		$1,393,900		$1,393,900
Manitoba	59	Nil.	105		164	
Territoires du Nord-Ouest	202	1,945	Nil.		2,147	
Colombie-Britannique	486	596	Nil.		1,082	
Yukon	84	Nil.	Nil.		84	
	3,982	*2,541	1,770	†$1,393,900	8,303	$1,393,900

* Dans la colonne "garantie," 1,225 milles sont pour le Grand-Tronc-Pacific et 720 pour le Canadian Northern.

† Dans la colonne "construction," on donne le montant qui a été voté pour l'Ile du Prince-Édouard. Il s'agit ici d'améliorations du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et d'une nouvelle ligne de 50½ milles actuellement en voie de construction.

DATE DE LA CONVOCATION DU PARLEMENT.

M. N. BOYD (Macdonald) : Je dois de nouveau, M. l'Orateur, élever mes protestations contre la date par trop tardive où l'on a convoqué cette session. Ce n'est pas là, surtout, agir avec justice vis-à-vis des représentants de la Colombie Britannique, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et des régions les plus éloignées des provinces de l'est. Je dois ici protester, quel que soit le parti au pouvoir. Je le répète, c'est une criante injustice envers ceux qui ont à venir de loin, que de convoquer le parlement aussi tard que le milieu de mars. Ceux d'entre nous qui s'occupent d'agriculture, sont ici depuis que leur blé est en terre, et maintenant il a été récolté, battu et mis en vente. Ce qu'il y a de plus désagréable c'est que nous ne pourrons rien retirer, cette année, de nos récoltes ; il n'y aura plus d'argent. Il est vrai que certaines circonstances, comme par exemple la maladie du premier ministre, ont mis le gouvernement dans l'impossibilité de convoquer le parlement plus tôt. Mais d'autres délais se sont déjà produits, et peuvent se produire encore. La cause en doit être attribuée, dans une grande mesure, aux fonctionnaires mêmes des divers départements. Le ministre de la Justice a beau sourire, il sait que cela est parfaitement vrai. Si les ministres voulaient exercer les pouvoirs qu'ils possèdent, et obliger d'une façon ou d'une autre les fonctionnaires de leurs départements à avoir leurs rapports prêts en temps voulu, nous ne serions pas exposés à ces délais si fâcheux. Le gouvernement devait savoir qu'il y avait une énorme besogne à expédier ; et s'il ne le savait pas, il se trouvait en défaut. On nous avait dit qu'il fallait s'attendre au bill de remaniement de la carte électorale, et chacun connaissait d'avance le caractère contentieux de ce bill.

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable gentleman a l'intention de terminer avec une motion.

M. BOYD : Si on veut me le permettre, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention sur la longueur extraordinaire de cette session. Je désire aussi présenter un résumé des sommes votées et des responsabilités encourues pendant cette session :

Budget principal	$ 57,109,974 35
1er budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1903	800,000 00

2e budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1903	5,099,968 27
3e budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1904	10,590,863 12
4e budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1904	771,36555
5e budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1904	1,333 34
	$73,864,504 63
Primes sur le fer et l'acier, basées sur le crédit voté l'an dernier	1,148,000 00
Primes sur le plomb	300,000 00
Subventions aux chemins de fer, minimum (maximum $18,000,000)	13,000,000 00
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique (état estimatif de M. Blair)	120,000,000 00
Chemin de fer Canadian Northern	10,010,000 00
Subventions pour des ponts dans la province de Québec	150,000 00
Pont de Québec	6,678,200 00
Garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg au Pacifique	31,000,000 00
Augmentations des appointements dans le service civil	80,000 00
Primes sur la ficelle d'engerbage	50,000 00
	$256,280,704 63

Tout est bien considéré, sans parler des autres choses importantes dont je viens de dire quelques mots, n'est-il pas en vérité fort étrange que le gouvernement ait attendu au 12 mars avant de convoquer le parlement? S'il doit y avoir prochainement un appel au peuple, je ne crois pas que ce gouvernement ait une autre occasion de convoquer de nouveau le parlement. Mais, s'il n'y a pas d'élections, je dois, comme représentant de l'un des districts de l'ouest, protester énergiquement contre une date de convocation aussi tardive.

M. JABEL ROBINSON : Je regrette beaucoup, M. l'Orateur, que cette Chambre n'ait pas été convoquée plus tôt, et j'espère que cela ne se renouvellera plus à l'avenir, quel que soit le gouvernemet qui sera au pouvoir. Vous-même, M. l'Orateur, êtes ici particulièrement intéressé, car je lis dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qu'il vous est défendu de vous absenter de cette Chambre durant plus longtemps que 48 heures en une fois. Par conséquent, vous vous trouviez retenu à Ottawa, alors que chacun de nous était libre d'aller et de venir. On dit que cette session est la plus longue qu'on ait jamais eue au Canada. Si cela est, je crois que la population du Canada se montre douée d'une patience exemplaire en nous permettant de rester ici à dépenser tant d'argent. J'ai entendu en cette Chambre bon nombre d'excellents discours ; mais, d'un autre côté, j'ai dû entendre aussi tellement de choses inutiles qu'il m'est arrivé parfois de souhaiter qu'un nouveau Cromwill fit soudainement son apparition, pour balayer cette enceinte avec ses gens d'armes. Bien plus, j'ai alors pensé que le pays ne s'en porterait pas plus mal. J'exprime l'espoir que les représentants de cette Chambre vont maintenant profiter de leurs loisirs pour apprendre l'art de condenser leurs idées en peu de mots, de telle sorte que tous les discours ne durent plus à l'avenir que quinze ou vingt minutes.

M. WALTER SCOTT : M. l'Orateur, je veux saisir cette occasion pour rectifier un malentendu qui s'est glissé dans les journaux, et qui a été causé je crois, par une inadvertance d'un de mes collègues du Nord-Ouest, quand on était à discuter il y a quelques jours la question de l'autonomie du Nord-Ouest. Ce malentendu est, je crois, de nature à causer du tort au Nord-Ouest dans l'esprit de nos populations. On a répandu le bruit que M. Haultain avait demandé compensation pour les terres qui avaient été concédées en homesteads. En réponse, je dois dire que le projet de loi, présenté il y a 18 mois par M. Haultain, ne contient aucune disposition de ce genre. La compensation demandée était pour des terres qui ont été accordées à des compagnies de chemin de fer, et c'est à cela que se sont bornées strictement les demandes de compensation.

M. R. L. BORDEN : Pourrai-je faire remarquer à mon honorable ami d'Ottawa (M. Belcourt) que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest parle en ce moment d'un ancien débat.

M. BELCOURT: Il est plus de onze heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas, il est question d'un paragraphe de journal.

M. R. L. BORDEN : Il a parlé du débat qui s'est engagé sur la question de l'autonomie provinciale.

M. SCOTT : J'ai parlé d'un malentendu qui s'est glissé dans les journaux. On a même été jusqu'à dire que le premier ministre Haultain veut établir une province d'une superficie de 2,500,000 milles carrés. Voilà qui peut prêter à encore plus de malentendus, car le territoire que nous voulons constituer en province dans le Nord-Ouest contient moins de 400,000 milles carrés.

M. R. L. BORDEN : 404,000.

M. SCOTT : Ce sont les territoires actuels, avec l'adjonction du district d'Athabasca.

M. W. F. McCREARY : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député de Macdonald au sujet de la convocation tardive du parlement. Je crois connaître aussi ce qu'en pensent les hommes d'affaires dans l'ouest, particulièrement ceux de Winnipeg. Il y a nombre de citoyens du Manitoba et du Nord-Ouest qui aimeraient à se faire élire

représentants, et qui rendraient des services au pays. Mais, quand on leur parle de la chose, ils répondent : " Nous aurions à aller à Ottawa au milieu de mars, pour n'en revenir qu'au mois de novembre. Cela serait tout simplement ruineux pour nous, et il vaut mieux que nous n'ayons rien à faire avec la politique." J'en connais plusieurs qui ne veulent pas se laisser porter sur les rangs, précisément pour cette raison-là. Je crois que, l'exercice expirant à la fin de juin, il devrait être possible de tout préparer de manière à pouvoir ouvrir la session en décembre. Ayons, disons, trois semaines en décembre, puis reprenons en janvier après un ajournement de deux semaines. Ce faisant, nous pourrions en avoir fini pour la fin de mars. Les hommes d'affaires de l'ouest se trouveraient bien de ce changement, tandis qu'à présent la chose est positivement ruineuse.

Je remarque que celui qui n'a pas son siège d'affaires trop loin d'Ottawa peut maintenant conduire ses opérations à l'aide du téléphone longue distance, sans compter que, si sa présence est nécessaire, il a à son service toutes les facilités de transport désirables. Je connais cinq ou six avocats qui vont chez eux tous les vendredis, et, le reste du temps, ils se servent du téléphone. Bien entendu, je n'ai rien à redire à cela. Mais il n'en va guère de même pour nos gens de l'ouest. Contrairement à ce qu'en pense mon honorable ami de Macdonald, je suis sûr que ce gouvernement va nous convoquer ici de nouveau avant qu'il y ait des élections, et je viens demander au ministre des Finances s'il ne pourrait pas faire en sorte que ce soit dès le commencement de janvier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autant commencer dès maintenant.

M. McCREARY : Dans tous les cas, nous aurions besoin de deux semaines de repos. Mais, avant que tout cela prenne un aspect plus grave dans l'ouest—et ce sera bientôt—j'aimerais qu'on prenne toutes les dispositions nécessaires pour qu'on ne nous impose pas tous ces retards.

M. L. L. BORDEN : Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami de Macdonald et de mon honorable ami de Selkirk. Comme le fait remarquer mon honorable ami de Selkirk, ce qu'il y a de plus grave en tout cela, c'est que les hommes d'affaires ne sauraient plus être tentés maintenant d'entrer dans la vie publique, par crainte de voir leur temps trop absorbé par ces nouveaux devoirs. Mais il est un autre point qui a bien aussi son importance. Il est essentiel, non seulement que le parlement soit convoqué le plus tôt possible, mais aussi que le gouvernement nous soumette ses projets dès le commencement de la session. Quand bien même nous nous réunirions en janvier, il faudrait nous résigner à une longue session, si les projets du gouvernement ne nous étaient soumis que trois ou quatre mois après la convocation. Je me rends parfaitement compte que cela n'est pas toujours facile. Mais il n'en importe pas moins que tous les efforts tendent vers ce but. En se réunissant en janvier, nous pourrions avoir la prorogation dès la fin d'avril, si le gouvernement nous soumettait tous ses projets deux ou trois semaines après l'ouverture. L'opposition a pour devoir de ne consentir à accorder les subsides que quand on a remédié à tous les griefs ; et pas un gouvernement ne peut espérer faire grand progrès, pour les subsides, tant que la gauche ne sera pas absolument sûre que tous les projets du gouvernement ont été soumis. Une fois cela fait, les progrès sont toujours très marqués, à moins que l'opposition ne manifeste un esprit déraisonnable, et cela n'est jamais arrivé, à ma connaissance, depuis sept ans.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne suis pas très sûr que l'opposition nous ait toujours témoigné autant de bon vouloir, mais je partage entièrement l'avis de l'honorable député, quand il dit qu'il serait désirable que ce parlement fût convoqué plus tôt, et que la prorogation pût avoir lieu trois ou quatre mois après l'ouverture. On ne doit pas oublier, cependant, que notre juridiction s'étend à près de la moitié d'un continent, et que la besogne à expédier se fait chaque année de plus en plus considérable. Nous sommes tous d'accord pour demander qu'il n'y ait pas de répétition de la longue session de cette année. Mais ce à quoi nous devons tendre, c'est surtout à plus de brièveté dans les discours. Je crois pouvoir discerner la raison de la longueur des discours, et partant, de chaque session. J'ai déjà assisté à quelques sessions—je crois que peu de députés peuvent en dire autant—sans compte rendu officiel, c'est-à-dire sans Débats ou Hansard. Et je dois dire que si nous voulons arriver à avoir de courtes sessions, l'une des améliorations les plus pratiques que nous puissions faire—je ne parle ici qu'en mon nom propre, et je puis me tromper—c'est de nous dispenser des Débats. Mon honorable ami a bien fait d'insister sur l'importance de réunir les Chambres dès le commencement de l'année. Mais je ne crois pas que cette convocation pourrait avoir lieu en décembre. Nos exercices expirant le 30 juin, je crois que cette convocation n'est possible que vers le 1er février. Mais alors je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en finir dès le 24 mai, jour anniversaire de la naissance de notre regrettée reine, pourvu que nous exercions la discrétion nécessaire et que nous apprenions l'art de dire beaucoup en peu de mots.

PROROGATION.

Un message est reçu du Sénat informant cette Chambre que le Sénat n'insiste pas davantage sur son amendement n° 11 à l'article 44 du bill (n° 21) ayant pour objet de

modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer.

Un message est reçu de Son Excellence le Gouverneur général, requérant la présence immédiate de la Chambre des communes dans la salle du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, accompagné de la Chambre, s'est rendu à la salle du Sénat, où il a plu à Son Excellence, au nom de Sa Majesté, de donner la sanction royale aux bills suivants :

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les prisons publiques et de réforme.

Acte concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage en Canada.

Acte permettant à la cité de Winnipeg d'utiliser la puissance hydraulique de la rivière Assiniboine.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Stewart River Development Company".

Acte pour faire droit à Helen McDermid.

Acte pour faire droit à Stephen Wilson.

Acte constituant en corporation la Banque dite "The Alliance Bank Company".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "Imperial Agency".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Canadian Telephone and Telegraph Company".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Southern Central Pacific Railway Company".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "St. Chrysostôme Railway Company"

Acte autorisant le Commisaire des brevets à faire droit à la Compagnie dite "Keller Heater Company of Canada", à responsabilité limitée.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Quebec, New Brunswick and Nova Scotia Railway Company".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Ontario and Quebec Power Company".

Acte modifiant l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Toronto and Hamilton Railway Company".

Acte pour faire droit à Harford Ashley.

Acte concernant les caisses de petite économie dites "Penny Banks".

Acte modifiant le chapitre 8 des Statuts de 1899 concernant les primes sur l'acier et le fer, et pourvoyant au paiement de primes sur certains articles fabriqués avec l'acier.

Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne.

Acte pour aider à l'établissement et à l'entretien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne.

Acte modifiant l'Acte de la police à cheval, 1894.

Acte modifiant l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Canadian Transportation and Storage Company".

Acte concernant la Compagnie dite "The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company'.

'Acte modifiant de nouveau l'Acte du territoire du Yukon.

Acte à l'effet d'augmenter la représentation des habitants des Territoires du Nord-Ouest au Sénat.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Brockville, Western and North-Western Railway Company".

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1898.

Acte concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest.

Acte modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques.

Acte modifiant l'Acte concernant le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Acte constituant en corporation la Comgnie du chemin de fer de la rivière Ottawa.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte à l'effet d'autoriser des avances au gouvernement des Teritoires du Nord-Ouest.

Acte modifiant l'Acte concernant le port de Sydney-nord dans la Nouvelle-Ecosse.

Acte modifiant l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier, l'Acte de la cour de l'Echiquier et l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent.

Acte modifiant l'Acte des grains du Manitoba, 1890.

Acte à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes.

Acte modifiant l'Acte des sinistres maritimes, 1901.

Acte concernant la circonscription de pilotage de Montréal et le port et la circonscription de pilotage de Québec.

Acte modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest.

Acte concernant les Statuts revisés du Canada.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale.

Acte concernant le registraire de la cour Suprême.

Acte concernant l'administration et le contrôle de travaux publics et autres.

Acte modifiant le tarif des douanes, 1897.

Acte autorisant des subventions à l'effet d'aider à la construction des lignes de chemins de fer qui y sont mentionnées.

Acte à l'effet d'autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise, et de ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide.

Acte modifiant l'Acte du service civil.

Acte ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer.

Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de dettes de chemins de fer.

A ces bills, la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Excellence le Gouverneur général, comme suit :

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :

Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes pour subvenir à certaines dépenses du service public pour l'exercice expirant le 30 juin 1904, que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

A ce bill la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Excellence, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de clore la troisième session du neuvième parlement par le discours suivant :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

En vous dispensant de prolonger votre présence au parlement après une session exceptionnellement longue et laborieuse, je désire vous adresser mes remerciements les plus sincères pour l'assiduité dont vous avez fait preuve dans l'accomplissement de vos devoirs.

La session qui se termine aujourd'hui sera mémorable non seulement à cause de sa longue durée, mais aussi à cause du grand nombre de lois utiles et importantes qui y ont été rendues et qui tendent toutes à augmenter la prospérité du pays.

Le nombre extraordinaire de bills d'intérêt privé et d'intérêt public adoptés au cours de la présente session peut servir à démontrer avec quelle rapidité l'industrie se développe actuellement dans tout le Canada.

L'augmentation constante du revenu a permis à mon gouvernement non seulement de réduire la dette publique dans une large mesure, mais aussi de soumettre à votre approbation de nombreux crédits destinés à l'exécution de travaux publics avantageux, outre de généreuses subventions pour le développement de notre réseau de chemins de fer, qui contribue dans une grande proportion au progrès de notre pays.

Vu l'affluence des immigrants qui cherchent maintenant à s'établir au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest ; vu l'augmentation rapide de la quantité de produits dont le transport aux marchés d'Europe par voie des ports canadiens exige de nouvelles commodités, et afin de favoriser dans les anciennes provinces la colonisation de grandes étendues de terre arable, de terrain minier et de terres en bois debout encore vierges, mes ministres ont jugé nécessaire de se faire autoriser par le parlement à construire un second chemin de fer transcontinental dont la division Est servît à la commune circulation des convois de tous les chemins de fer, depuis Winnipeg jusqu'aux ports de mer du Canada. Mes ministres doivent faire faire sans retard les études topographiques nécessaires, afin que les travaux relatifs à la construction de cette partie de la ligne qui s'étend de Moncton à Winnipeg s'exécutent avec toute la diligence possible.

La loi autorisant le transport des pouvoirs exercés jusqu'à présent par le comité des chemins de fer du Conseil privé, à un bureau permanent des commissaires, sera accueillie avec beaucoup de satisfaction, je n'en doute pas.

La tâche difficile de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes, conformément à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et sur une base qui ne permet pas de critique, a été accomplie d'une façon qui, je l'espère, sera jugée satisfaisante par les électeurs.

La subvention accordée par le parlement pour l'établissement d'une ligne de steamers nous mettant en communication directe avec la France, va, j'ai tout lieu de le croire, contribuer à augmenter considérablement notre commerce avec ce pays.

Les amendements à la loi concernant la naturalisation des étrangers auront pour effet de faire disparaître les inconvénients dont les Canadiens désireux de revoir leur pays natal ont eu jusqu'à présent à souffrir, et ils favoriseront aussi, dans une large mesure, la naturalisation de nombreux colons qui viennent s'établir au Manitoba et dans les Territoires.

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous remercie d'avoir si libéralement pourvu aux frais du service public.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

En prenant congé de vous, j'ose exprimer l'espoir que les sacrifices que vous a coûtés votre présence à cette session prolongée vous paraîtront moins lourds lorsque vous songerez aux grands avantages que vos labeurs auront procurés au Canada.

M. l'Orateur du Sénat alors dit :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général que ce parlement soit prorogé jusqu'à jeudi, le troisième jour de décembre prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à jeudi, le troisième jour de décembre prochain.

INDEX

TROISIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Bil (n° 235), Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 12960 ; amendement, 12961, rejeté, 12961 ; pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.

Deserouto, édifice public (sub.) 13380.

Picton, édifice public (sub.) 13380 et suiv. ; bureau de poste (observ.) 13403.

Rossland, dépôt d'armes (sub.) 13401.

Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 13402.

Anderson, M. J. G., nomination (int.) 13648.

Ficelle d'engerbage, inspection (int.) 14989.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6705.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10611.

ARCHAMBAULT, Joseph Eloi (Berthier) :

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, (débat) 10335,

AVERY, Melzar (Addington) :

Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4259 et suiv.

Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4876.

Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5650.

Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11865 et suiv.

Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13619 et suiv.

Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (int.) 14296.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 454 ; 2e l., 646 ; 681 ; 874 ; 1558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapp. de ce comité, (débat) 6829.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10430.

Canal de Chambly, percepteur (int.) 12750.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 442 et suiv.

Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 851.

BARKER, Samuel—*Suite.*

Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 932 ; 14717 et suiv.

Rideau Hall, divers (sub.) 1026.

Bill (n° 66) représentation dans la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1278.

Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1379.

Burlington, chenal, quai (sub.) 1404.

Wendover, quai (sub.) 1485

Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2491.

Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2679 et suiv. ; 3690 et suiv. ; 3857 et suiv. ; 3970 et suiv. ; 4025 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 5433 ; 5759 et suiv. ; 5874 et suiv. ; 5963 et suiv. ; 6277 et suiv. ; 6387 ; 6422 ; 8387 ; amend. du Sénat, 14140 ; 15062.

Dragueurs, réparations (sub.) 2705.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurise (sub.) 2780.

Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2804.

Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2812 et suiv.

Etudes et inspections (sub.) 2817.

Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv.

Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3008.

Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hypothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton (observ. sur mot. pour 1ère l.) 3516.

Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3800 et suiv. ; améliorations à Sydney (sub.) 3829 et suiv. ; aménagements à Lévis, 3836 et suiv. ; wagons et locomotives (int.) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int.) 4602 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière 12847 et suiv. ; machine à scier les rails, achat, 12861 et suiv. ; crédit général, 13133 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14345 et suiv. ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14372 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380.

Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5135 et suiv.

Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267.

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5331 et suiv.

Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv. ; 5981 et suiv.

Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6081 et suiv.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Bill (n° 157) en comité, 6190.
Commission géologique (sub.)7030 et suiv.
Recensement (sub.) 7279 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7651 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.; 14407 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7785.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8016 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8088 et suiv. ; 3e l., 8298 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155 ; (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8267 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8511 et suiv ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 et suiv. ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Transports, commission (int.) 8572.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8845 ; bill (n° 235) en comité, 11457 et suiv. ; 11641 ; sur mot. pour 3e l., 13025 ; (amend.) 13025.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9410.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9684 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11029 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11064.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int.) 11222.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11306 et suiv. ; 11369 et suiv. ; 12692.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11431.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12774.
Chemins de fer, avances au ministre (en comité sur résol.) 12830.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12548.
Bill (n°258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13215 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14093 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14778 et suiv.
Bill (n° 269) attributions de certains départements, en comité, 15043.
Transcontinental national, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15150 et sniv.

BAZINET, Charles (Joliette) :
Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Joliette et du lac Manouan (mot. pour 2e l.) 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BEITH, Robert (Durham-ouest) :
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-est, 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10488.

BELCOURT, Napoléon (Ottawa) :
Bill (n° 30) Compagnie d'huile du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 777.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Compagnie d'amélioration du gaz du Dominion, bill (n° 91), 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1360 et suiv.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, bill (n° 108), 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, (bill n° 118) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Bill (° 144) chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (en comité et 3e l.) 4752.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company (mot. pour comité) 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 161) pour faire droit à la Compagnie des machines à cylindre de Wolf, 3e l., 5749.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6062 et suiv.
Postes ,service extérieur (sub.) 6230.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6513.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Bill (n° 104) en comité, 7564 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7734.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8278 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national, en comité (décision) 10902-10903.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12758 et suiv. ; 12777.
Yukon—terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14081 et suiv.

BELCOURT, Napoléon—*Suite.*
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14109 et suiv. (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14718.

BELL, Adam Carr (Pictou) :
Changements ministériels, explications, débat, 189.
Bétail canadien en Angleterre (mot. en amend. à mot. Fielding pour comité des subsides) 270 ; 375.
Yukon—concession Treadgold (mot. pour doc.) 293.
Steamers de l'Etat, commandants (int.) 454.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 597.
Scotch-Hill, station (int.) 895.
Postes, rapp. (int.) 901.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1072.
Yukon, concession Treadgold (mot. pour doc.) 293 ; int.) 1231 ; 5423 ; taxes de représentation (int.) 6193.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int.) 1338.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int.) 1648.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int.) 1924.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (int.) 1925.
Intercolonial, tarif (int.) 1925 : circulation gratuite (mot. pour doc.) 2416 ; taux de transport (mot. pour doc.) 2418.
Budget (débat) 1976.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2781.
Intercolonial, garage de Lorne (int.) 3022.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int.) 3107.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton (int.) 3245.
Transport, commission (débat sur observ. Borden) 3622 et suiv.
Conseils de conciliation (int.) 3759 ; 4150.
Steamer " Minto ", usage (int.) 3762.
Intercolonial—mot. pour doc., et débat sur l'exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3820 et suiv. ; tarifs du trafic (mot. pour doc.) 3846.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4080 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc., (sub.) 4313 et suiv.
Pêche dans la zone de trois milles (int.) 4332.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4405.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4435.
Recensement (sub.) 4825 et suiv.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int.) 5006.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5083 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5458.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5619 et suiv.
Yukon——
Goélette " Markland " saisie (sur observ. Kaulbach) 6198.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6572.

BELL, Adam Carr—*Suite.*
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6707 ; 7432 et suiv.
Milice, loi, dépêche Chamberlain (int.) 6754.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7338.
Armée anglaise, commissions accordées aux officiers canadiens (mot. pour doc.) 7518.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8450 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8541 et suiv.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10048 ; bill (n° 235) en comité, 11457 ; 11507 ; 11631-45 ; sur mot. pour 3e l., 13029 ; (amend.) 13031.
Service postal du Canada, par New-York (int.) 10980.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11295 et suiv. ; 12065 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11438 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., salle d'exercices militaires (int.) 12749.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13069.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13271 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13310 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13559.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (int.) 13955.
Recensement, coût (débat sur observ. Blair) 14025 et suiv.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, appointements, résolution (en comité) 14120.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14276 et suiv.
Chambre des commuens, augm. d'app. de dix commis (sub.) 14404 et suiv.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14485.
Halifax, bureaux de la marine et des pêcheries (int.) 14573.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14669 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14840.
Situation financière, revue, (observ.) débat, 14902 et suiv. (amendement) 14917, rejeté, 14944.
Chemins de fer, subventions (int.) 14991.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :
Importation du grain par les ports de l'Ontario Occidental, en 1902 (int.) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (int.) 99 ; (sub.) 5560 et suiv.
Libération d'Arthur Brunet (int.) 110.
Changements ministériels, explications, débat, 176.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 218.
Revenu de l'Intérieur, ministère ; appointements (sub.) 231.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 288.
L'Assomption, édifice public, 436 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 884.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 ; en comité, 925 ; 934.
Edifices publics en général, dépôt d'armes (sub.) 993 ; loyer (sub.) 1016.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 et suiv. ; 1004 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1025.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044 et suiv. ; 1048 et suiv.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1571 et suiv.
Transport des malles entre Ashcroft et Barkerville (int.) 1653.
Murray-Bay, quai (sub.) 2352.
Chemin de fer Transcontinental, construction (int.) 2387.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre (int.) 2387.
Cutler, Bore-Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2400 et suiv.
Saskatchewan, Compagnie des terres de la vallée de la (int.) 2587.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int.) 2854.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3113 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3489 et suiv.
Milice (sub.) : troupes et matériel, transport, 3890 et suiv. ; aide aux associations de tir, 3908 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4053 et suiv.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (int.) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4164.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771 et suiv.
Recensement (sub.) 4832 et suiv. ; 4993 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4842 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5467.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5595 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5930 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6023 et suiv.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (int.) 6194.
Postes, service extérieur (sub.) 6265 et suiv.; salaires (sub.) 6343.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, 6551 et suiv. ; arpentage des réserves, 6620 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6633 et suiv.
Steamer "Alaska", achat (int.) 6842.
Terres fédérales, agents (sub.) 6979.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6979.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7602 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7749 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7790 et suiv.
Indiens, réserve de Duceis (int.) 8151.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8207 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8343 et suiv.
Intercolonial, freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8526 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9457 ; bill (n° 235) en comité, 10875 ; 11635 ; sur mot. pour 3e l. 13018, 13024.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11033 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11871 et suiv.
Article de l' "Evening Journal" (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.), observations, 13329.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification (sub.) 13335 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515 et suiv.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517 suiv.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Explication de nature personnelle, compagnie de New-Market (rép. à explications de M. Mulock) 13528.
Trancontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13541 et suiv.
Intercolonial, incendie des gares, etc. (int.) 14967.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :
Revenu de l'Intérieur (rapp.) 91 ; appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 448.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—*Suite.*

Tabac, importé, droits (rép. à int. Clancy) 455 ; droits (rép. à int. Henderson) 2174 ; 12751 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les T. N.-O. (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 904.
M. F. X. Chabot, retraite (rép. à int. Morin) 2085.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, sur mot. pour 2e l., 2420.
Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l. 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.
Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 3841 ; 2e l. en comité et 3e l., 4154.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures, 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591; droits (rép. à int. Clarke) 14578.
Alcool méthylique (sub.) 5560.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
M. A. E. Forrest, remboursement (sub.) 5591.
M. J. Kelly, paiement d'appointements (sub.) 5592.
M. A. Guay, compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Trottier, M. Louis, emploi (rép. à int. Morin) 8736.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12787 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14115 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058, 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. pour substitution du titre de " Agence Impériale " à celui de " Compagnie Impériale ", adoptée, 3282.
Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Cigarettes, prohibition (mot.) débat, 841.
Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée) bill (n° 92) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Fédération Maritime du Canada. Bill (n° 93) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.
Compagnies légalement constituées, bill (n° 94) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369; retiré, 3371.
Bill (n° 133) prohibition des cigarettes, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2383, 3,400 ; retiré, 3402.
Bill (n° 153) constituant en corporation la banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816.
Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

BICKERDIKE, Robert—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4617.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6315 ; 6337 et suiv.
Service océanique (débat sur obser. Hughes) 7823.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :

Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Blind-River, quai (int.) 1340.
Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; retiré, 11099.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2592.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adopt., 7711.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4243 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4322 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 5039 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6057.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7020.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10480.
Nouveau musée géologique (int.) 11455.
Pointe Nepean, usage (int.) 12086.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12587 ; 12763 et suiv. ; 12828.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14098 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14537.

BLAIN, Richard (Peel) :

Ficelle d'engerbage, prix (int. 206 ; 455 ; ventes (int.) 3934.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 991.
Pélérinage des Doukhobortses (int.) 1059.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1173.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1421.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Budget (débat) 1850.
Cure-môles, coût (int.) 1924.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428 et suiv.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3160 et suiv.
Entrefilet du " Citizen " d'Ottawa, explication de nature personnelle par M. Talbat (observ.) 3238.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3279.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3462 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3641 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*
Débats, bureau des traducteurs (int.) 3935.
Douanes, appoint. et dép, casuelles dans les ports du Canada (sub.) 4037 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4211 et suiv. ; 4256 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4712.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4764 et suiv.
Recensement (sub.) 4799 et suiv. ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int.) 6647 ; tableaux (int.) 7106 ; 11688 ; (sub.) 7270 et suiv. ; coût du recensement (observ. et amendement) débat, 13984 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5201.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5210 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6050.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6061 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6133 ; 6257 ; salaires (sub.) 6356.
Malles, service (sub.) 6269 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6307 et suiv. ; 6466 et suiv.
Indiens, dépenses légales et générales, M. Stewart (sub.) 6626 et suiv. ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7476 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6991 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7081 et suiv.
Latour, M. L. J., congé (int.) 7106.
Savard, M. P. V., emploi (int.) 7107.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7184.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7202 et suiv.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7496 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol.) 7591 ; inspection (sub.) 7997 et suiv. ; 8005.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7962 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7982 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8451 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 18545 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8550 ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux) (en comité) 13232 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13326 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Quelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13355 et suiv.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13413 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13435.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13452 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686.
Cummings, M. James, paiement (sub.) 9723.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int.) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9758 ; bill (n° 235) en comité, 10976 ; sur mot. pour 3e l., 12980 ; (amend.) 12981 ; rejeté, 13006.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada ; 2e l., 10999 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11043.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11883 et suiv. ; 12545.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12577.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13462 et suiv.
Port-Crédit, lac Ontario (sub.) 13523.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13546 et suiv.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13879.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13910 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Postes, administration (observ.) 14328 et suiv.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14349 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14399 et suiv. ; 14411 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement, 14958 et suiv.

BLAIR. Hon. Andrew George (Saint-Jean, ville) :
Chemins de fer et Canaux (rapp.) 93.
Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat, 2397 et suiv.
Changements ministériels (explications) débat, 148.
Chemin de fer de la Rive Sud (rép. à observ. Geoffrion) 208 ; (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 459.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer, 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ;

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 8388 et suiv. ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 15064.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (rép. à int. Monk) 289.
Bill (n° 8) expropriation, en comité, 298 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 427 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (rép. à mot. Tarte pour doc.) 456 ; propositions au gouvernement (rép. à int. Sproule) 897.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 461.
Intercolonial—embranchement de la Rivière-Ouelle (rép. à int. Casgrain) 554 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (rép. à int. Monk) 683.
Subventions en terres et en argent aux chemins de fer (rép. à int. Davis) 1233 ; subventions (rép. à int. Scott) 1234 ; 1738 ; 1739.
Intercolonial : Gages des employés (rép. à int. Kendall) 1339 ; tarif (rép. à int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (rép. à int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (rép. à mot. Bell pour doc.) 2417 ; trafic, échange avec Grand Tronc (rép. à int. Kemp) 2857 ; garage de Lorne (rép. à int. Bell) 3022 ; guide officiel (rép. à int. Clarke) 3662 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 3665 ; terrain acheté par le gouvt. à Lévis (rép. à int. Casgrain) 3762 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3826 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (rép. à mot. Bell pour doc.) 3846 ; wagons et locomotives (rép. à int. Barker) 4517 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (rép. à int. Barker) 4603 ; surestarie (rép. à int. Fowler) 4837, 5130 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (rép. à int. Fowler) 4837 ; prix du transport des houilles (rép. à int. Kendall) 6375.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 559.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de de fer (2e l.) 575 : mot. pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578.
M. George Robertson, M.P.P., commissaire, garde-bestiaux, nomination (rép. à int. Ganong) 685.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (rép. à int. Lancaster) 685.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Lennox) 686, 897, 1062.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (rép. à int. Monk) 688.
Chemin de fer Trans-Canada (rép. à mot. Tarte pour doc.) 689 ; propositions au gouvt (rép. à int. Monk) 1054, 1060 ; (rép. à int. Wilmot) 2857 ; explication personnelle, 2893.
Stock-Hill, station (rép. à int. Bell) 895.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
Chemins de fer, accidents, pertes de vie, (rép. à int. Clarke) 896, 1060, 1374 et suiv. ; traverses, importation (rép. à int. Emmerson) 1740.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 956.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1081.
Garde-bestiaux (rép. à int. Borden) 1235.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (rép. à int. Hughes) 1741 ; embranchement de chemin de fer, construction (rép. à int. Hackett) 6375.
Immigrants pour les provinces maritimes (rép. à int. Emmerson) 1924.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (rép. à int. Bell) 1924.
Canal Welland, force motrice (rép. à int. Lancaster) 1928.
Canaux, employés, salaires (rép. à int. Broder) 2382.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvt pour construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (rép. à int. McCreary) 2391.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Wilson) 2386, 4115.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426.
Alberton, gare (rép. à int. Hackett) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemins de fer, billets (rép. à int. Hackett) 2588 ; chefs de gare (rép. à int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (rép. à int. Lefurgey) 4601.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (rép. à int. Lefurgey) 2672.
Pont de Hillsbourough (rép. à int. Lefurgey) 2673 ; (rép. à int. Hackett) 2855.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (rép. à int. Clarke) 2673.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2965. Commission d'enquête, observ. Casgrain (débat) 4016, 4671.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie Canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. à int. Clarke) 3344, 4895, 5261, 6275.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3349 et suiv.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (rép. à observ. Marcil, Bonaventure) 3415.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3416 ; (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3845.
Fret, classement (rép. à int. Kemp) 3417, 3664.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (mot. pour comité, sur résol.) 4339 ; en comité, 4520 et suiv., 5131 et suiv., 5262 ; estimations du coût de cette ligne (mot.) 5224.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S. R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4360.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, sémaphores (rép. à int. Hackett) 4601 ; pont de Hillsborough (rép. à int. Hackett) 4602.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4621 et suiv.; 4637 et suiv.
M. Albert J. White, emploi (rép. à int. Fowler) 4837.
Territoires du Nord-Ouest, organisation en provinces, naturalisation (rép. à int. Borden) 5261.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5268 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.; (2e l. et adop.) 5297.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5317 et suiv., 5372 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, commis principal de la correspondance (rép. à int. Lennox) 5502.
Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 5544 ; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.
Bill (n° 102) en comité, 6090.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 6406.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6948.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8653.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12069 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885 et suiv., 14725 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14741 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour construction, 15031 et suiv.

BORDEN. Hon. sir Frederick W., K.C.M.G. (King, N.-E.) :

Rapports (rép. à int. Hughes) 209.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; loi, dépêche Chamberlain (rép. à int. Bell) 6755.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352.
L'Assomption, édific public (sub.) 437.
Port-Moody, réserve militaire (rép. à int. Earle) 455.
Chemin de fer Canadien Transcontinental (rép. à int. Casgrain) 553.
Nouveau bill de la milice (rép. à int. Hughes) 686.
Général en chef, rapport (rép. à int. Hughes) 687.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 841.
Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice, 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Guerre Sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (rép. à int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (rép. à int. Ingram) 1056 ; selles et brides pour dernier contingent (rép. à int. Borden) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers, à cheval (rép. à int. Taylor) 1237.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (rép. à int. Bell) 1925.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (rép. à int. Hughes) 2174 ; pensions aux soldats (rép. à int. Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ. Clarke) 8561 ; 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (rép. à int. Hughes) 14581.
Milice canadienne, organisation, discours Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ Bourassa) 2485.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à observ. Charlton) 3242 ; officiers des corps permanents (rép. à int. Smith) 4601 ; 6645.
Plaines d'Abraham, cession (rép. à int. Casgrain) 3346.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (rép. à int. Fowler) 3348.
Milice (sub.) solde et indemnités, débat, 3714; exercices annuels et tir, 3732 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; tentes, achat (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; couvertures, tissus, chaussettes, achat, rép. à int. Blain) 10982 ; 11221.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (rép. à int. Smith, Wentworth) 3938.
Martineau, Arthur, nomination (rép. à int. Ingram) 3938.
Gendarmerie à cheval, tentes (rép. à int. Taylor) 3940.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (rép. à int. Morin) 8868 ; (rép. à int. Bell) 12749.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. R. L. Borden) 12975.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 1330 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Toronto, salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353.
Kingston, salle d'exercice du collège militaire (sub.) 13361.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (rép. à int. Gallery) 3751 ; (rép. à int. Monk) 4153.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (rép. à int. Wade) 6374.
Winnipeg, pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercices (sub.) 7164.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Gordon Highlanders, trophée des (rép. à observ. Hughes) 7473.
Dixon, M. le capitaine (rép. à int. Hughes) 8150.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

24e régiment (rép. à int. Hughes) 9340.
Pêche, primes, fraudes présumées (rép. à int. Hackett) 11221.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (rép. à int. Bourassa) 11456.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13399.
Velleyfield, grève, paiements à la milice sub.) 13647.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13655.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 24.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 107.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Peter J. Carlin, destitution (int.) 132.
Changements ministériels (explications) débat, 151.
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 212 et suiv.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles, 229.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 248 et suiv.
Affaires des Indiens (sub.) 178 et suiv.
Milice (rapp.) 287.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 476.
Alaska—frontière, traité (observ.) 490 ; (int.) 900 ; entrevue avec M. Aylesworth (int.) 13952 ; dépêche de lord Alverston (observ.) 14091 ; commission, frais (sub.) 14245.
Affaires de la Chambre (int.) 492 ; (observ.) 494.
Alexandria, édifice public (sub.) 508.
Clinton, bureau de poste (sub.) 540.
Rapports, demande de (observ. sur int. Taylor) 556.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 608 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 615 et suiv.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 636.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int.) 684.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695 et suiv.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par gouvernement fédéral (mot. pour doc) 723 ; 2086 ; 2769.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (débat sur 1ère l.) 732 ; annexes et cartes (int.) 899.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 802.
Commission des transports et enquête sur tarif (observ. sur int. Monk) 876.
Ile du Prince-Edouard, correspondance (int.) 898.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int.) 898.
Bond-Hay, traité (int.) 900.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Conférence coloniale (int.) 900.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 906 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 921 et suiv. ; en comité, 929 et suiv., 936.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. pour doc.) 939.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 954.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int.) 965.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 979.
Edifices publics en général (sub.) 987 ; dépôts d'armes (sub.) 996.
Rideau Hall, divers (sub.) 1023.
Yukon—concession Treadgold (int.) 1052 ; instructions au commissaire de l'or (int.) 4723 ; commission (int.) 5009.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. pour doc.) 1085.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1088.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1092.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Bill (n° 78) loi des pensions militaires (en comité) 1150.
Immigrants, installation (rép. à observ. Borden) 1164.
Garde-bestiaux (int.) 1235.
Commission des transports (int.) 1235 ; 3240 ; 4273 (observ.) débat, 3556 et suiv. (int.) 4895 ; 5009 ; 7424 ; 7518.
Bill (n° 66) représentation du peuple dans la Chambre des communes, débat sur mot. Laurier pour 2e l., 1244 ; 1304 ; 1331 ; observ. sur mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335.
Budget (débat) 1514.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1643.
Murray-Bay, quai (sub.) 2347 et suiv.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2375 ; 3495 et suiv. ; 6120 ; 13104 et suiv.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2381 ; préséance des mesures ministérielles (débat sur mot. Laurier) 3842 et suiv.
M. George Swinehammer, démission (int.) 2392.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2429.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2447 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2465.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2631.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2688 ; 3848 et suiv. ; 3978 ; 4024 et suiv. ; 4118 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 4281 et suiv. ; 4732 ; 5892 ; 5966 et suiv. ; 6281 et suiv. ; 8367.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2755.
Câble transpacifique (int.) 2769.
Débardeurs de Montréal, grève (int.) 2770.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2774 et suiv.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2815.
Etudes et inspections (sub.) 2820 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2826.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (mot. pour doc.) 2858 ; 5600.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, organisation en provinces (mot. pour doc.) 2877 ; 5261 (mot. pour impression des doc. déposés) 5773 (observ.) débat, 14144 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2885.
Yukon—concession Treadgold (débat) 2990 ; dépêche de Dawson (int.) 3413 ; 4752 ; commission d'enquête (int.) 3418 ; 3519 ; 3846 ; (débat) 4010 ; (int.) 4272 ; 6638 ; débat, 4667.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3144.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3166 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3303.
Chenal du Saint-Laurent (sub.) 3330 ; 3423 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3463 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3478 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3524.
Cour d'Amirauté, Québec, appoint, du registraire (sub.) 3531.
Yukon—cour Territoriale, allocation de subsistance (sub.) 3546 et suiv. ; livres de droit et transport d'iceux, pepeterie, etc., 3631.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 3763.
Intercolonial—améliorations à Sydney (sub.) 3828.
Milice (sub) : troupes et matériel, transport, 3893 et suiv.
Douanes (sub.): ministère, appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 et suiv.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932, 4128.
Naturalisation dans les Territoires du Nord-Ouest, dernière période décennale (mot.) pour doc.) 3941, 5261, 5600.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Fer et acier, industrie (avis de mot.) 4002 ; mot. et débat, 4420.
Ligne transatlantique rapide (int.) 4020 ; 4154, 4603 ; (observations) débat, 1445 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseax de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4224 et suiv., 4264 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4211 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous, 1ère l., 4331.
Bill n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4359.
Bill (n° 184) loi des brevets (en comité) 4368 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5941 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6124 et suiv., 6207.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6167.
Subsides provisoires, entente avec le chef de l'opposition (rép. à observ. Fielding) 6199 ; (rép. à mot. Fielding) 6206.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6409.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6576.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6639.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6651 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des grains de semence (en comité) 6732.
Démission de l'hon. M. Blair (int.) 6736 ; explications, débat, 6960, 6968.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6758.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6849.
Yukon : Commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (int.) 4850 ; choix des commissaires (int.) 7518 ; commission Treadgold, droit de représentation (int.) 4850 ; télégramme de Dawson (int.) 4752, 8321.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6920 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (int.) 7017.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7019.
Rivière à la Pluie, service postal (observ.) 7101.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (mot. pour doc.) 7103 ; gouvernement (sub.) 7160 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7108 et suiv.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (en comité) 7129 et suiv.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7134.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7137 et suiv.
Terres fédérales, arpentages (sub.) 7155 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7215.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7245 ; racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. Bourassa (observ.) 7422.
Chemins de fer, politique du gouvernement (observ.) débat, 7325 et suiv. (int.) 7518, 7622.
Travail, ministère, traitement (sub.) 7371 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4377 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4400.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) débat, 4503.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4509.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4527 et suiv. ; 5170 et suiv. ; 5286 et suiv.
Woodstock, bureau de poste (mot. pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4748 et suiv.
Recensement (sub.) 4805 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4840 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4959 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5011.
Politique fiscale du gouvernement ; débat sur amendement Tarte, 5100.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int.) 5128.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5234.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5271 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5313 et suiv. ; 5390 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int.) 5601.
Bill (n° 201) avance de deniers aux commissaires du port de Montréal (en comité) 5604.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5702.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5781 et suiv. ; 5983.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des comptes concernant les ouvriers de chemins de fer (amendements du Sénat) 5846 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5849 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5914.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7507 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7528 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7717 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7747.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7836 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7930 et suiv. ; 7959 ; sur mot. pour 3e l., 12866 ; 13015 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7974 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7985 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv. ; 3e l., 8295 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8156 (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159 ; sur mot. Monk en amend.) 8275.
Conférence coloniale, débats, publication (int.) 8159 ; 9722.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8165 et suiv.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8243.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur projet de résolution) 8434.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8472 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9218 ; bill (n° 235) 11457 et suiv. ; 11572 ; amendement, 12897 ; rejeté, 12947 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13540 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9690 et suiv.
Yukon—commission Treadgold, dépêche concernant enquête (int.) 10080 ; 10244.
Transport, commission, composition (int.) 9722 ; 10081.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10233 et suiv.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11283 ; mot. pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill, 11686 ; en comité, 11702 ; 11849 et suiv. ; 11954 ; sur mot. pour 3e l., 12734.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11447 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (mot. pour doc.) 11689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Bill (n° 251) revenu consolidé et audition des comptes, dépôt de documents (int.) 11951 ; poursuite des délibérations (int.) 13530.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078.
Loi électorale, bill (n° 3) (int.) 12471 ; 12976.
Consul d'Allemagne, correspondance (int.) 12472.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12758 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (observ.) 12973 ; 13203.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (observ.) 12980.
Bill (n° 237) inspection des bateaux à vapeur, amendement de la loi de 1898 (en comité) 13035.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13040 et suiv.
Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes, amendement (en comité sur projet de résolution) 13060 et suiv.
Bill (n° 256) aide financière au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 13102.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Intercolonial, crédit général (sub.) 13134 et suiv.
Canal de Chambly, pour macadamiser chemin de halage (sub.) 13169.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (2e l. et comité) 13208 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13258 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13293 et suiv.
Québec, citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13321 et suiv.; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13345 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13332.
Longueil, édifice public (sub.) 13342.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13359 et suiv.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13369 et suiv.
Sainte-Marie (comté de Perth), édifice public (sub.) 13377.
Yukon.—Concession Treadgold, commission d'enquête, rapport (int.) 13402, 13530.
Cabotage aux Etats-Unis (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13405.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13421 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Chambre,—séance du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Le roi contre Calver, commutation de peine (mot. pour doc.) 13574.
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (int.) 13575 ; (sur int. Monk) 13653.
Télégraphe : ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13505.
North-Atlantic Trading Company, contrats (int.) 13648, 12952.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13650.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13749.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13752 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Steamers "Stanley" et "Lawrence", réparations (sub.) 13801 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, irrégularités (int. concernant motion Talbot) 13843, 13956.
Bill (n° 263) modifiant acte de 1901, concernant sinistres maritimes (sur mot. pour 3e l.) 13843-44.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13868 et suiv.
Steamers, service entre Grande-Bretagne et Canada (sub.) 13958 ; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13968 et suiv.; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047 et suiv.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14055 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 et suiv.; Yukon, approbation de règlements (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14078 et suiv.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066.
Grains, nomination de peseurs (en comité) sur projet de résol.) 14093.
Bill (n° 357) service civil (en comité) 14117.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications, amendements du Sénat, 14122 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14242.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14243 et suiv.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 14252.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14274 et suiv.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14817 ; (article 5) 14819 ; (article 6) 14820 ; (article 8) 14821.
Alaska : frontière, décision de la commission d'arbitrage (int.) 14826 ; (motion pour documents) 14835 ; correspondance, 14993;
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14835 ; (débat sur int. Taylor) 14986 ; (sur observ. Mulock) 15153.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14947.
Journaux, et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14980.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15037 et suiv.
Voies et moyens (motion Fielding) 15059.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 15061.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ.) 15066.
Transcontinental National, arpentage (int.) 15067.
Colombie Anglaise, commerce de bois (observ.) 15067.
Bill (n° 3) retiré, 15070.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer (amendements du Sénat) 15071.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15094.
Transcontinental National, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15148 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 76.
Abrogation du traité Clayton-Bulwer (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Embargo sur le bétail canadien (mot. pour doc.) 111.
Ecole de marine, réserve navale au Canada, organisation (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Agents d'immigration (mot. pour doc.) 293.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 707.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 783.
Comité des Débats (discussion sur mot. Champagne pour adoption du 2e rapport, affaire S. A. Mackay) 1144 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2443 et suiv.

BOURASSA, Henri—*Suite.*

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ.) débat, 2480 ; état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5916.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4484.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4539.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4939.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5115.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5321 et suiv.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6847.
Immigration, agences (sub.) 6882 et suiv.
Opérations de la bourse (observ.) débat, 7221 et suiv. ; racontars de journaux (explication de nature personnelle) 7422.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int.) 10364.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9927.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int.) 11455.
Alaska, frontière, décision de la commission (observ.) débat, 15075 et suiv.

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 219.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 404.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 450 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (mot.) débat, 471.
Bowmanville, édifice public (sub.) 526.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 870.
Immigrants, installation (observ.) 1151 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (int.) 1337.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 1338.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (int.) 1339.
Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2548.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3283.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3322.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3394.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3542.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4345 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4767 et suiv. ; envoi de bestiaux (int.) 5007.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5570.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8233.

BOYD, Nathaniel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10340.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (sur observ. Scott) 12081.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12572.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12621 ; 12785 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14241.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14526 et suiv.
Parlement, convocation (observ.) 15155.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 257 4916 et suiv.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 305 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 360 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 434 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 500.
Bomanville, édifice public (sub.) 518.
Clinton, bureau de poste (sub.) 538.
Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892, 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366 ; en comité, 1366, 2878, 3349.
Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Intercoloniale d'outillage des chemins de fer, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1011.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1213 et suiv.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2595.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2641.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3179 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3374 et suiv.
Douanes : ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4090 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4308 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (int.) 4333.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5052 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6049.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 et suiv.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6100.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6102 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110 et suiv.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Toronto, hôtel des postes (sub.) 6120.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6896 et suiv.
Indiens, affaires de Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7479.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7829.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8328 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10133 ; bill (n° 235) en comité, 10812 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11964 et suiv.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12551.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13108 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13145.
Loyer au Grand Gronc (sub.) 13150 et suiv.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveaux (sub.) 13623.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14651 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14661 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14692.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14699.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Alexandria, édifice public (sub.) 503.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 773.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Budget (débat) 2190.
Canaux, employés, salaires (int.) 2382.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l., 4396 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4965 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5642 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5666 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9657 ; bill (n° 235) en comité, 10969 ; sur mot. pour 3e l., 12953 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051.
Guerre sud-africaine, pensions (observ.) débat, 14892 et suiv.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14943.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Greffier de la Chambre, 1.
Pétitions d'élection, jugements de la cour Suprême, 1 ; 93.
Elections contestées, 2.
Vacances, 2 ; 1051.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; présentés, 3.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Discours du Trône, 3 ; 15163.
Messages de Son Excellence, économie interne (lec.) 92 ; budget supplém., 725 ; 5127 ; 14332 ; 14966.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 110.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (déc. sur observ. Maclean) 112.
Division Saint-Jacques (Montréal) vacance (rép. à int. Monk) 417 ; nouveau bref d'élection, 1052.
Traduction française des bills (rép. à observ. Monk) 493.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) déc., 560.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées (déc.) 605 ; 670.
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges (2e l.) déc., 646.
Message de Son Excellence, adresse, remerciements, 1241.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (rép. à observ. Sproule) 2479.
Bill (n° 53) relatif à la faillite, décision (sur mot. pour 2e l.) 3361.
Bill (n° 133) prohibant importation, fabrication et vente des cigarettes, décision (sur mot. pour 2e l.) 3400.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus, décision (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton, décision (sur mot. Compbell pour laisser bill en suspens) 5039.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company, décision (sur mot. pour 3e l.) 5042.
Politique fiscale du gouvernement, décision (débat sur amendement Tarte) 5052-5056.
Chambre des communes, service téléphonique (rép. à observ. Reid) 5262.
Sénat, appoint. et dép. casuelles (sub.) 5446.
Débats, publication (sub.) 5446.
Chambre des communes (sub.) 5446 et suiv.
Bibliothèque du parlement, employés, appoint. (sub.) 5449.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456.
Sanction royale (communic.) 5498 ; 5614 ; 6565 ; 6598 ; 8892 ; 15161.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (rép. à observ. Hughes) 5604.
Procédure (décision sur mot. Haggart) 6091.
Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) amendements du Sénat (décision) 7059.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7564 et suiv. ; 7693 et suiv.
Visiteurs au Canada, observ. Smith, Wentworth (décision) 7713.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes, débat sur observ. Ethier (décision) 7799 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 8067.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (décision) 8154 et suiv. ; sur mot. Wade pour adoption du 2e rapp. (décision) 8158.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, débat sur mot. pour 3e l. (décision) 8595.
Explication de nature personnelle, M. Osler, paroles de M. Scott, député, et arti-

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*
cles du Star et du Globe de Toronto (décision) 10770 et suiv.
Beurre canadien, observ. Henderson (décision) 11013.
Pommes canadiennes, propos de M. Prestion (en comité) 11825 et suiv. ; sur mot.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation en comité, 11825 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat (rép. à mot Demers modifiant rapport du comité de revision) 12469.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 13031 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (rép. à int. Talbot) 12971 (rép. à observ. Marcil, Bagot) 13204 et suiv. (observ. et décision sur mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections) 13538 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle, par M. Roche (Halifax) 13650.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074.
Chambre des communes, augmentations d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; journalistes commis de la session (rép. à int. Hughes, Victoria) 14535 ; commis de la session, augm. d'appointements (sub.) 14535 ; compte rendu des débats, clavigraphistes (sub.) 14536 ; messagers de la session (sub.) 14536.
Messagers au service de M. Taylor (rép. à int. Talbot) 14580.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14869 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, conférence avec le Sénat, 15042 ; message, 15062 et suiv., 15064.
Prorogation, 15146.

BROWN, James P. (Châteauguay) :
Bill (n° 37) concernant la compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; mot. pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop. 8005.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3322 et suiv.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :
Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, du Canada, 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop. 2383.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437 et suiv.

BRUNEAU, Arthur Aimé (Richelieu) :
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13116 et suiv.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2376.

BUREAU, Jacques—*Suite.*
Desjardins, M. Camille, nomination (int.) 3664.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub) 4243.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal, entrée de l'est (sub.) 6103 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10169.
Montréal, port, hangars permanents (int.) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding" (int.) 14577.
Dette publique, intérêt (int.) 14969.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest) :
Bill (n° 31) Ordre Canadien des Forestiers du Monde, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.
Banque du Canada. Bill (n° 100) 1ère l., 1336 ;2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Compagnie contre les accidents et de garantie (bill n° 107) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1566, 1882 ; en comité, 2853, 3059 ; 3e l., 3059.
Bill (n° 121) Corporation des syndicats réunis, 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.
Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.
Recensement, Cardwell, Halton et Peel, tableaux (int.) 7309.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11844 et suiv., 11867 et suiv.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (int.) 12470.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest, Ont.) :
Bill (n° 20) modifiant l'acte des poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 1ère l., 205 ; 2e l., 2418, 3357 ; mot. pour renvoi à un comité, 3359.
Bill (n° 27) Compagnie Nationale de chemin de fer et de transport, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.
Bowmanville, édifice public (sub.) 523.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667 et suiv.
Bill (n° 113) Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto et Hamilton, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; en comité, 9684 ; 3e l. et adop., 9696 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3689 et suiv. ; 6310 et suiv. ; 6500.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Borden) 4961 et suiv.
Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-ouest, 1ère l., 5418; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, en comité, 5546.
Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissing à Ottawa, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.
Arichat, édifice public (sub.) 6031.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation, 11274 et suiv., 11841 et suiv., 11925 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12714.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13972.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14607 et suiv.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14771 et suiv.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 402.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2365.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4381 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5710.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6055 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10412.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11264.

CARROLL, Hon. H. G. (Kamouraska) :
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet, démission (rép. à int. Léonard) 290.
Ficelle d'engerbabe, prix (rép. à int. Blain) 455 ; (rép. à int. McCreary) 1653 ; vente (rép. à int. Blain) 3934.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 949.
Commission de refonte des Statuts (rép. à int. Sproule) 1058.
Tabac, monopole (rép. à int. Monk) 1338.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2439 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11206.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, frais d'exploitation (sub.) 13153 et suiv.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (int.) 8352.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8465 et suiv.
Hôtel des Monnaies, construction (int.) 11222.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :
Ministère du Commerce (rapp.) 93.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Bennett) 288.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Budget (débat) 1654.
M. George Roy, inspecteur des peaux (rép. à int. Casgrain) 3758.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Borden) 4024, 4154, 4603, 4895.
Agences commerciales du gouvernement (rép. à int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993.
Grain, inspection (rép. à int. Clarke) 5007 ; (sub.) 13984 ; peseurs, nomination (en comité sur projet de résol.) 14092.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbabe, nomination (rép. à int. Wilson et Taylor) 5131 ; (rép. à int. Wilson) 5779.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 6205.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801, 7962.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980; entre la France et le Canada (résol.) 10675 ; en comité, 11070 ; 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada, 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et côte occidentale de l'Ile de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Immigration chinoise, application de la loi (sub.) 7992.
Bureau international des douanes, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Fer et acier, prime (sub.) 7995 ; (rép. à int. Henderson) 11818.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7995; (rép. à int. Alcorn) 14989.
Commerce avec le Japon (rép. à int. Clarke) 8869.
Yukon—Commission Treadgold, enquête (rép. à int. Borden) 10244.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9883 ; bill (n° 235) en comité, 11622 ; pétitions contre, comité des privilèges et élections (rép. à int. Borden) 13956.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (rép. à int. Monk) 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11709 et suiv.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12788 et suiv.
Canal Rideau, employés, paiement (rép. à int. Taylor) 13574.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (rép. à int. Borden) 13575.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (rép. à int. Bell) 13956.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 13982
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection, 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adop., 14608.
Parlement, convocation, longues sessions (sur observ. Boyd) 15160.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :
Juges, traitement (int.) 97.
Détenus, libération conditionnelle (int.) 97.
Exercice de la prérogative de clémence (int.) 98.
Amendement à la loi des brevets (int.) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (mot. pour doc., et débat) 100.
Libération d'Arthur Brunet (mot. pour doc.) et débat) 103.
Extradition Gaynor et Greene (mot. pour doc.) 111.
Fabrique de carabines à Québec (mot. pour doc.) 111.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 391.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 425 et suiv.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Chemin de fer de la Rive Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Parlement, sessions plus hâtives, (débat sur mot. Boyd) 481.
Affaires de la Chambre (observ.) 494.
Elections contestées, bill modifiant loi des (int.) 496.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int.) 496.
Chemin de fer canadien transcontinental (int.) 553.
Intercolonial, embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 553.
Traduction française des documents de la Chambre (observ.) 557.
Lois concernant la libération conditionnelle des détenus (mot. pour doc.) 580.
Prérogative de pardon (mot. pour doc.) 580.
Ile d'Orléans, service postal (int.) 687.
Bill (n° 103) Compagnie de fidéicommis la Royale, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Québec : Manufacture Ross (mot. pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du "Soleil" (int.) 2313 ; nouveau quai, contrat pour constr. (int.) 4116.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int.) Monk) 2591 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ; 2723 et suiv.
Yukon—Concession Tredgold (débat) 2896 ; commission d'enquête (débat) 4003 ; (observ.) débat, 4645 et suiv.

CASGRAIN, Thomas Chase—*Suite.*
Travaux public (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3056 ; 3059.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, provinces maritimes, golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3094.
Plaines d'Abraham, cession (int.) 3346.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3594 et suiv.
Immigrants, examen médical (int.) 3663.
M. George Roy, inspecteur des peaux, nomination (int.) 3758.
Terrain acheté par le gouvernement à Lévis (int.) 3762 (mot. pour doc.) 3942.
Bill (n° 194) observ. sur mot. pour 2e l., 4379.
Juges des cours provinciales, traitement, (en comité sur résolution) 11028 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14225 et suiv.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :
Comité des Débats, 1er rapp., quorum, 671 ; mot. pour adop., 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, 964 ; (mot. pour adop.) discussion, 1144 ; 4e rapp., nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Slyva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1828 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 2005 ; 5e rapp. (mot. pour renvoi au comité) 7622 ; 6e rapp., secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; mot. pour adop., 8158 ; 9611 ; 8e rapp., M. Dunbar, sténog., 12469 ; 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 67.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8 de 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900, 1ère l., 93 ; 2e l., 908 ; en comité, 926 ; 1236 ; 13844 ; 14704.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 480.
Cour de divorce (mot.) débat, 581.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 753.
Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie, 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 972.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468 ; 13396.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1346.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) 2379.
Bill (n° 128) pour faire droit à William F. Schooley (sur mot. Boyd pour 2e l.) 2384 ; en comité, 3335.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3140.
Brimades dans l'armée anglaise (observ.) 3240.

CHARLTON, John—*Suite.*

Criminels allemands libérés, au Canada (int.) 3332.
Bill (n° 148) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3380.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3583.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6653 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7536 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impressions des documents) 8155.
Chemin de fer transcontinental national, débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8714, 8736 ; bill (n° 235) en comité, 10710 et suiv., 10862.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9408.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (en comité) 9407.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10236 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11873 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12654.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11822.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12085.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ.) débat, 13064 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13228 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13272 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Chemin de fer, de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1ère l., 115 ; 2e l., 721, 1088 ; en comité, 1090, 3349 ; 3e l., 3349.
Revenu de l'Int., min., appoint. (sub.) 245.
Intérieur, min., appoint. (sub.) 275 et suiv.
Recensement, coût (int.) 290 ; (observ. sur int. Taylor) 294.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 307.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 329 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 344 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 357 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 405.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 428.
Tabac importé, droits (int.) 455.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.

CLANCY, James—*Suite.*

Bill (n° 8) expropriation (en comité) 631 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 926, 14725.
La Biche, palais de justice (sub.) 985.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 989.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 992 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1046.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1222 et suiv.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1646.
Budget (débat) 1742.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Trav. pub. et de la Mar. et Pêch., 2735 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv. ; 2830.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3201 et suiv.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3659 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3871 ; 4872 ; 6391 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4050 et suiv. ; appointements des employés (int. Clancy) 8351.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4159 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4454.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4513 et suiv.
Statistique générale (sub.) 4588.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4594 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 et suiv.
Recensement (sub.) 4753 et suiv. ; 4797 et suiv. ; 4969 et suiv. ; 7305 ; coût (débat sur observ. Blain) 14038 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4759 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5696 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6236 ; salaires (sub.) 6353.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6684 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7067 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7117.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7146 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7161.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7581 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7649 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8219 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8340 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9946 ; bill (n° 235) en comité, 10822 ; 11498.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 11004.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
Bill (n° 66) remaniement de la réprésentation (en comité) 11229 et suiv. ; 11393 et suiv. ; 11701 ; 11828 (amend.) 12739.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11436.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12571.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755 ; 12807.
Intercolonial, édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12847 ; machine à scier les rails, achat (sub.) 12862.
Recettes et dépenses en 1903 (int.) 12972.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13195 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13227 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419 et suiv.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13626 et suiv.
Revenu et dépense de l'année (int.) 13646.
Postes, administration (observ.) 14321 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14527.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. pour documents) 14572.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14617 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14664 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14695.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746 et suiv.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14752 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14802 et suiv.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14810.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14935 et suiv.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14952.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14956.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14958 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :
Edifices publics, loyer (sub.) 1016 et suiv.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (int.) 1231.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 2629 et suiv.
Ports du Canada, appoint et dép. casuelles (sub.) 4060 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6261 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10324.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11900 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :
Toronto, exposition (observ.) 547 ; hôtel des postes (sub.) 982.
Clinton, bureau de poste (sub.) 549 et suiv.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 662.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observation Maclean) 680.
Houille, importation (int.) 686.
Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.
Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 815.
Eclairage de la Chambre (int.) 836.
Articles admis en franchise (int.) 838.
Droits réduits (int.) 838.
Chemins de fer, accidents, pertes de vie (int.) 895, 1060, 1272, 9476.
Défense navale, article du " Globe " (int.) 968.
Edifices publics en général (sub.) 988 ; loyer (sub.) 1015.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1001 ; service téléphonique (sub.) 1041 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1026.
Immigration irlandaise (int.) 1060.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1396 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Céréales en Angleterre, impôt (int.) 1742.
Conseil du Travail de Toronto (int.) 1922.
Budget (débat) 2283.
Bureaux des traducteurs des Débats (int.) 2391.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2498.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2663 et suiv.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (int.) 2673.
Dragueurs, réparations (sub.) 2727 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2761.
Immigrants, examen médical (int.) 2854.
Douanes, amend. à la loi (en comité sur résol.) (débat) 3196 et suiv.
West-Lorne, accident de chemin de fer (int.) 3343, 4895, 5261 (mot. pour doc.) 5422.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (int.) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3375 et suiv.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int.) 3416, 6375 (mot. pour doc.) 3620, 3845.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3543 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3634 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (mot. pour doc.) 3713.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3719 et suiv.; propriétés militaires, 3744 et suiv. ; troupes et matériel, transport, 3889 et suiv.
Intercolonial—guide officiel (int.) 3662 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3809 ; billets de faveur (mot. pour doc.) 9847.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4041 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4160 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4193 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, atelier libre (int.) 4336 ; compositeurs (int.) 4602.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité 4844 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4863 et suiv ; 4896 et suiv. ; 5510 et suiv. ; 5727 et suiv. ; 5872 et suiv. ; 6286 et suiv. ; 8361 et suiv.
Grain, inspection (int.) 5007.
Bill (° 199) en comité, 5009 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, estimation du coût de cette ligne (mot. pour impression) 5225 ; (en comité sur résol.) 5262 et suiv. ; 5283 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 5348 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5477.
Edifices publics, contrat pour fourniture de combustible (int.) 5501.
Quarantaine (sub.) 5680 et suiv.
Toronto, travaux publics, employés (int.) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (int.) 5780.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5787.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5859 et suiv.
Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adop., 7704.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5924.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6169 et suiv.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6207 et suiv. ; salaires (sub.) 6340.
Malles, service (sub.) 6272.
Etablissement Barr (observ.) débat, 6566.
Service météorologique (int.) 6646.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6855 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6903 et suiv. ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7071 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7349.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7368 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7524 et suiv. (int.) 7793 ; 7794.
Bill (n° 104) en comité, 7568 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7704.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11017 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7802 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7880.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8047 ; (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8054 et suiv.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int.) 8320.
Guerre sud-africaine, médailles (observ.) 8503 (int.) 10758.
Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le " Free Press ", d'Ottawa (observ.) 8651.
Tarif japonais (int.) 9475.
Wagons officiels, frais de traction (int.) 9945.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10242 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10573 ; bill (n° 235) requêtes contre (débat sur

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections) 13544 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du Star et du Globe, de Toronto, 10784 et suiv.
Alaska, frontière (int.) 10804.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10986 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (observ.) 11012.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11044.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11088 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11164 et suiv.; (en comité) 11228 et suiv., 11394 et suiv., 11694, 11840, 11951 ; sur mot. pour 3e l., 12712.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11435 et suiv.
Etalon des grains (observ.) 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12084.
Poursuites contre M. W. T. R. Preston (int.) 12473.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (observ.) 12747.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12764.
Ordre du Service impérial décorations (int.) 12971, 13953, 14224.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13257 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Transports, commission (int.) 13292.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13331.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (int.) 13349 et suiv.
Toronto, salle d'exercices aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13358 et suiv.; nouveau hangar à charbon (sub.) 13384.
Wingham, édifice public (sub.) 13391 et suiv.
Port-Hood, jetée, (sub.) 13475 et suiv.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13513.
Little-Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13517.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveau (sub.) 13614 et suiv.
Valleyfield, grève, paiements à la milice (int.) 13647.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13962 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (int.) 14223, 14578.
Douanes employés, appointements (sub.) 14280.
Postes, huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14286.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Traduction des documents publics et des bills, traducteurs (int.) 496.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1029.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1133.
Necum Teuch, quai (sub.) 1172.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1407.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1484.
Wendover quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1574 et suiv.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2784.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2787 et suiv.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câble sous-marins (sub.) 2806 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3326.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3423 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer en comité) 3970 et suiv.; 4872 et suiv.; 4972 et suiv.; 4925 et suiv.; 6418 et suiv.; 8366 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4055 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4236 et suiv.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4391 et suiv.
Recensement (sub.) 4985 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5170 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5231 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5299 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5612 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5940 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6557 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et T.N.-O., protection (sub.) 6992 et suiv.
Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6992 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7065 et suiv.
Bill (n° 200), inspection et vente des graines, (en comité) 7439.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7872 et suiv.

COCHRANE, Edward—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8000 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont de Dunnville (sub.) 8045 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10705 ; pétitions contre, mot. Talbot (débat) 13553.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11249 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11443.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int.) 11452.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13114 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13142.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13179.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13250.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13309 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13330.
Longueil, édifice public (sub.) 13340.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352 ; Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13425.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13459.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13743 et suiv.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13772 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13777.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13930.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 1499 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14271 et suiv.
Postes, service extérieur, app. et allocation (sub.) 14325.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14346.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14401 et suiv. ; 14416 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14429.
Canal Murray, maison de M. H H. Johnston, achat (sub.) 14435 et suiv.; clôture de fil de fer et achat de terrain (sub.) 14443.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14598 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14726.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14766 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.

COPP, Albert J. S. (Digby) :
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Archives (sub.) 13786.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13938 et suiv.

COPP, Albert J. S.—*Suite.*
Piscifactures et homarderies (sub.) 13947.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Neuvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553 et suiv.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges, 1ère l., 374 ; 2e l., 645.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 611.
Home Rule en Irlande, mot. pour adresse à Sa Majesté (débat) 738 et suiv.
Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses, 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5554 et sui.
Bill (n° 135) chemin de fer Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6173 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9324.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 (en comité) 931.
Bill (n° 102) Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.
Bill (n° 120) chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 123) chemin de fer Huron, Erié et Buffalo, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.
Bill (n° 149) chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4746.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par le gouvernement des Etats-Unis(mot. pour doc.) 2877.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4897 et suiv. ; 5970 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6386 et suiv. ; 6428 et suiv. ; 8428 et suiv.

CULBERT, John (Brockville) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11747 et suiv.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Clinton, bureau de poste (sub.) 544.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Subventions en terres et argent aux chemins de fer (int.) 1233.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int.) 1233.
Bill (n° 110) chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition (observ. sur int. Scott) 1636 et suiv.
Canaux, dépenses (int.) 1651.

DAVIS, Thomas Osborne—*Suite.*

Budget (débat) 1777.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2537.
Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport, 5418 ; en comité, 6188 ; 3e l. et adop., 6192.
Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3290.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4703 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5220 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5803 et suiv., 5998 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5874, 6484, 6533, 8410.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6601.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6809 ; agences (sub.) 6903 et suiv.
Bill (n° 232) acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8230.
Chemin de fer Transcontinental national motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10284 ; bill (n° 235) en comité, 11514.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe" de Toronto, 10774.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11354 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11423 et suiv.; 12015 et suiv.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12555.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (int.) 13293.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13857 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14182 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ.) 14237.
Littérature électorale, expédition franco (int.) 14580.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Adresse en réponse au discours du trône, 19.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême, 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

DEMERS, Louis Phelippe—*Suite.*

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.
Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, 1ère l., 671 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 859.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 952.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1295.
Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer, 1ère l., 2586 ; 2e l., 8481, 8482 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l. 8614.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat, revision (mot. pour comité) 4599, 13830 ; mot. modifiant rapp. du comité, 12469, 13830.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4921, 6510 et suiv.; 3e l., 8593.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4955 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5072.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7731 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13855 et suiv., 14710.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (int.) 14575.

DESJARDINS, Samuel (Terrebonne) :

Indiens de Doncaster (mot. pour doc.) 293.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. pour doc.) 293.
Rivière Jésus, creusage (mot. pour doc.) 293.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvernement pour la construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (int.) 2385.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2562.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6442.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231 ; (amendements du Sénat) 13908.
Elevateurs, hausse des droits (observ.) 11229.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (motion) 14074 ; 14332.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (Bill n° 89) 1ère l., 1228; 2e l., 1370.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (Bill n° 97) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et d'Algoma (Bill n° 98) 1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.
Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie (Bill n° 104) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560 ; 7623 ; 3e l., et adop., 7695.

DYMENT, Albert Edward—*Suite.*
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nipigon Iron Range Railway Company", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.
Quarantaine (sub.) 5186 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14738 et suiv.

EARLE, Thomas (Victoria, B.C.) :
Réserve militaire de Port-Moody (int.) 455.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (int.) 1235 ; 6566.
Creek False, concession, correspondance entre Vancouver et gouvt. (mot. pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int.) 7793.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 6022 et suiv.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6119 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Indiens, affaires des, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7478 et suiv.
Bois, mesurage (sub.) 8033 et suiv.
Travail, enquête, rapport (int.) 8352.
Saumon (dans la Colombie Anglaise), protection (observ.) 10232 (int.) 10367 ; 10505.
Quesnelle, C. A., barrage (int.) 11817.

EMMERSON, HENRY R. (Westmoreland) :
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1077.
Chemins de fer, traverses, importation (int.) 1740.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du P.-E., 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.
Intercolonial,—débat sur exposé d'usage par le min. des Ch. f. et C., 3814 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5367 et suiv.; 5389 et suiv.; 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8956-8969 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12987 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12074 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825.
Campbellton, édifice public (sub.) 13303.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14618.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14620.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14622.
Chemin de fer da la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14709 et suiv.

EMMERSON, Henry R.—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14775.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5628 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6424.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.

ETHIER. Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. pour doc.) 2877.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4948 et suiv.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ.) débat, 7795 et suiv.
Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 2e l., et renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité et 3e l., 13604.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (mot.) 90.
Subsides (mot. pour comité) 90 ; 206 ; 270 ; 375 ; 492 ; 738 ; 970 ; 1151 ; 1372 1425 ; 2480 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ.) 6198 (mot.) 6206, mot. pour comité, 6377.
Voies et moyens (mot. pour comité) 90.
Comptes publics (rapp.) 91.
Auditeur général (rapp.) 91 ; bureau, appointements (sub.) 227.
Agriculture (rapp.) 91.
Message de Son Excellence (sub.) 92 ; budget supplém. (mot.) 725 ; 5128.
Amendement à la loi des brevets (rép. à int. Casgrain) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (rép. à int. Bennett) 99.
Changements ministériels, explications, débat, 167.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Taylor) 205 ; 207 ; 490.
Acte des pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206 ; en comité, 607 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Secrétariat d'tEat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Impressions et papeterie (sub.) 226.
Finances et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (rép. à int. Ingram) 269.
Bétail canadien en Angleterre, embargo, (mot. Bell) 271, 381 ; correspondance déposée, 605.
Banques non autorisées, loi les concernant (rép. à int. McGowan) 290.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Clancy) 290; (rép. à int. Monk) 1651; (sub.) 4757 et suiv. ; 4969 et suiv.
Paiements faits à M. P. D. Tyerman (rép. à int. Taylor) 291.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Listes électorales, impression (rép. à int. Léonard) 292.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 340 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Compagnies de téléphone, loi générale (rép. à int. Maclean) 416.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (rép. à int. Sproule) 418.
Traduction des rapports publics et des bills (rép. à int. Monk et Casgrain) 495 ; (rép. à int. Cochrane) 496.
Bowmanville, édifice public (sub.) 527.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor) 556.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 601.
Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public, 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (rép. à mot. Monk pour doc.) 694.
Bill (n° 15) élections fédérales (2e l.) 721.
Inspection des banques (rép. à int. Ingram) 840.
Conférence coloniale (rép. à mot. Monk pour doc.) 875.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (rép. à int. Monk) 876.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 937.
Sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902 (rapp.) 1054.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (rép. à int. Monk) 1063.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1087 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1130 et suiv.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1132.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Budget (débat) 1425.
Tarif allemand (rép. à observ. Sproule) 1512 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1623 et suiv.
Actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 déc. 1902 (liste) 1632.
Commerce de bois, coalition (rép. à int. Scott) 1636, 1647 et suiv.; commission d'enquête (rép. à int. Scott) 6375.
Inspecteur vétérinaire en chef (rép. à int. Monk) 1649.
M. Charles A. Fisher (rép. à int. Monk) 1649.
Fermes expérimentales, beurre (rép. à int. Monk) 1651 ; rapport présenté, 2005.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 1651.
Bill (n° 28) Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1874.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1879.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (rép. à int. Monk) 1925.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Travaux publics, conditions hygiéniques (rép. à int. Monk) 1926.
Frank, désastre (rép. à int. Scott) 2171.
Bassins de radoub (mot. pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, débat, 3111 ; 2e l. et adop., 3412.
Murray-Bay, quai (sub.) 2348 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bill (n° 54) corporation permanente d'hypothèques du Canada, en comité, 2383.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire, sur mot. pour 2e l., 2421 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 53) concernant la faillite, 2e l., 2454 et suiv.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Henderson) 2475.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes (sub.) 2806 ; Belle-Isle (sub.) 2808 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2825 et suiv.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (rép. à mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (sur mot. pour 2e l.) 2888.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (rép. à int. Talbot) 3024.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3083 et suiv.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (rép. à int. Bell) 3107.
Exposition internationale de Saint-Louis (rép. à int. Lemieux) 3107.
Elections fédérales, loi de 1900, (bill (n° 3) mot. pour renvoi devant comité, et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales, de 1900), et de faire rapport à la Chambre, 3107.
Revision du tarif (rép. à mot. Tarte pour doc.) 3109.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale (en comité) 3282.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (rép. à int. Sproule) 3332.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis en comité) 3335.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3370.
Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder pour la construction de bassins de radoub, 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842-43 ; en comité, 6069 ; 3e l. et adop., 6070.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932 ; 4128 et suiv.
Balances de dépôts faits dans les banques du Canada, et non réclamées (rapport) 3940.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4194 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; 11060 ; 3e l., 11066.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (rép. à int. Brock) 4334 ; outillage (sub.) 12841.
Commissaires du port de Montréal, avances pour outillage du port (mot. pour comité sur résol.) 4419.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4433 ; primes à la fabrication (rép. à int. Wilson) 6646 (en comité sur résol.) 6842.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4510 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4584.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (mot. pour comité sur résol.) 4419 (en comité sur résol.) 4603-04 et suiv. (1ère, 2e l. et adop. des résol.) 4645.
Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal, 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4956 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5107.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (rép. à int. Borden) 5129.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176.
Intercolonial, rails d'acier et attaches(sub.) 5177.
Rideau Hall, améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Saint-Laurent, fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5219.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297 ; 5303 et suiv.
Papier-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, 1ère l. ; en comité et 3e l. et adopt., 5423.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5805 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5913.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6082.
Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (rép. à int. Taylor) 6193.
Pêcheries, appointements (sub.) 6274.
Plomb, fabrication, prime (mot. pour comité sur résol.) 6376 ; en comité. 8432.
Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop. 6380.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Ottawa, commission d'embellissement (mot. pour comité sur résol.) 6479 (en comité) 6660 (2e l. et adop.) 6666.
Billets fédéraux, garantie (mot. pour comité sur résol.) 6480 (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes, 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop., 7027.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Sproule) 6637.
Banques autorisées, faillites (rép. à int. Reid) 6645.
Ficelle d'engerbage, prime à fabrication (mot. pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 et suiv. ; inspection (sub.) 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux, 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adop., 7128.
Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa, 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. adop., 7026.
Démission de l'honorable M. Blair (rép. à int. Borden) 6736.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6850.
Immigration, agences (sub.) 6881 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7104.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7148 et suiv.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Pour indemniser le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépenses relatives à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166.
Naturalisation, acte de, 1902, paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7243.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (rép. à int. Monk) 7421.
Bill (n° 104) en comité, 7567 et suiv. ; 7623 et suiv.
Intercolonial (sub.) pour changer barres d'attelage des wagons à manchandises, 7746 ; pour munir vestibules des voitures à voyageurs, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; embranchement depuis station de la Rivière Ouelle, construction, 7752 ; freins à air comprimé, pour wagons à marchandises, 7754 ; 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem, 8549 ; améliorations à Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 et suiv.; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556, à la bifurcation de la Chaudière, 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557 ; à Halifax, 8558,

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

à Pictou, 8559 ; système de pension (rép. à int. Gourley) 9475 ; embranchement de la Rivière Ouelle (rép. à int. Monk) 10757; édifices à la Rivière-du-Loup, 2846 ; remise à locomtives à la Jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tronçon de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau-passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., 13081, à Halifax, 13082, à Pictou, 13085, à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; 13133 et suiv.; commande de rails à la Cie Clergue (rép. à int.) Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344 ; 14398 ; doubles voies sur parties de la ligne, 14352; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissements à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc, 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, etc., 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; incendie des gares, etc., 14967.

Canso, détroit, service du bateau-passeur (sub.) 7751, 14384.

Chemin de fer d'extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, reliquat d'intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.

Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7759, 8035, 13087, 14399, 14407 ; achat et pose de rails d'acier (sub.) 8036 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; pont Montague, levé, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.

Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; George Goodwin, entrepreneur, travaux (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446.

Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 ; inspecteur sanitaire (rép. à int. Hughes) 8353 ; salaire de Thos Dodds (idem) 8354.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787, 13165.

Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 7792, 13159, 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

1.) 7961 ; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8151 ; en comité, 10685 et suiv.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada, 3e l., 7962.

Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029.

Grains et farines, inspection (sub.) 8031.

Bois, mesurage (sub.) 8032.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une ligne (sub.) 8037 ; pour compléter travaux (sub.) 14433.

Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037, 13160, 14432.

Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacles, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont à Dunnville (sub.) 8044.

Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; appareils électriques, installation (sub.) 4433 ; portes d'écluse, protection (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 1445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.

Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; pont tournant sur Canal, Ottawa (sub.) 14442.

Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138.

Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.; (projet de résol. lu et adopté) 8225.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier, 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l. et adop., 11070.

Chemin de fer de Napanee à Deseronto (rép. à int. Porter) 8320.

Chemin de fer Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (rép. à int. Morin) 8353 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 8469.

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (mot. pour comité sur projet de résolution) 8354 : (en comité) 8470.

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne, 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Tabac, commission, frais (sub.) 8507.

Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508, 8619 ; pour compléter chenal (sub.)14947.

Sommes payées au "Herald", de Montréal (rép. à int. Rosamond) 8572.

Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Chemins de fer et Canaux (mot. pour comité sur résol.) 8575, 11456 ; (mot. pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; (en comité) 11456, 12829.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1903, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (rép. à int. Sproule) 8735.

Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin), 8735.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8795 ; bill (n° 235) en comité, 10685 et suiv. ; 10889 ; 11458 ; 11566 ; sur mot. pour 3e l., 12951.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif japonais (rép. à int. Clarke) 9475.
Chemins de fer canadiens, accidents (rép. à int. Clarke) 9476.
Débats, compte rendu officiel, secrétaire des sténographes (observ. sur mot. Champagne pour adop. du 6e rapport) 9612.
Assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre, 1902.
Cummings, M. James, paiement (rép. à int. Blain) 9723.
Service civil, employés, liste (rép. à int. Léonard) 9944.
Wagons officiels, frais de traction (rép. à int. Clarke) 9945.
Yukon—Commission Treadgold, dépêche concernant enquête (rép. à int. Borden) 10080.
Transports, commission, composition (rép. à int. Borden) 10081.
Pont de Québec, subvention (rép. à int. Morin et Monk) 10763.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066; 3e l. et adop., 11067.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (rép. à int. Barker) 11223.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11208 et suiv.; 11314 et suiv. ; 11993 et suiv. ; 12056 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12699 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11427 ; poursuite des délibérations (rép. à int. Borden) 13530 et suiv.
Transport du blé, coût (rép. à int. Kemp) 11455 ; 11689.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (rép. à observ. Taylor) 11814 et suiv.
Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (rép. à int. Maclean) 11818 ; 12085.
Félicitations au premier ministre (rép. à observ. Sproule) 11949.
Saint-Jean, N.-B., louage du grand quai (rép. à int. Fowler) 12086.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (rép. à int. Calvert) 12470.
Loi électorale (rép. à int. Borden) 12471.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12559 ; bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement, 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adopt., 13104.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (rép. à obser. Clarke) 12749.
Canal de Chambly, percepteur (rép. à int. Ball) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12792 et suiv.
Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer, 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.
Haut-commissaire en Angl., bureau (sub.) 12839.
Assurances, surintendant (sub.) 12839.
Agence canadienne à Paris (sub.) 12842.
Académie des beaux-arts (sub.) 12842.
Arbitrage entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843.
Cour de l'Echiquier, avance du gouv. fédéral (sub.) 12844.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 12845.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Archives (anciennes) du Canada, classement au bureau du Conseil privé (sub.) 12845.
Commission géologique, app. (sub.) 12845.
Revenu et dépense de l'année (rép. à int. Clancy) 13646.
Chemins de fer, subventions (motion pour comité sur projet de résolution) 13832 ; (rép. à int. Wilson et Heyd) 14222 ; en comité, 14308 et suiv.; art. 4, 14816 ; art. 5, 14818 ; art. 6, 14820 ; art. 8, 14821 ; 14991.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13876 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Indiens, Manitoba, T.N.-O., écoles (sub.) 14073.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star" de Montréal (rép. à int. Lemieux) 14225.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (rép. à int. Fowler) 14225.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (rép. à int. Sproule) 14344.
Chemins de fer, ministère, appointements d'un commis supplémentaire de 2e classe (sub.) 14344.
Grand-Narrows, port, travaux de protection (sub.) 14385.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (sub.) 14398.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 1443.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal Welland, grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage électrique, installation (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440.
Port-Colborne, tranchée jusqu'à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14542.
Billets fédéraux, impression (sub.) 14545 et suiv.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 et suiv. ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Halifax, bureau de la Marine et des Pêcheries (rép. à int. Bell) 14573.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha ! Ha ! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Robertval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 14623.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach (sub.) 14627.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer d'Inverness (si-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14633.
Chemin de fer de Wolfville au Bassin des Mines (sub.) 14634.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 ; 14745.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695 ; 14699.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14750.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord sub.) 14759, 14760.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793 ; subvention additionnelle, mot. pour comité sur résolution, 14824.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14800.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, pour renforcer et compléter fondations et abords du pont sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés, 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.
Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer (motion pour comité spécial de conférence avec le Sénat sur amendements, 14825 ; rapport du comité, 14967 ; mot. pour conférence avec le Sénat, 14967, 14994 ; amendements du Sénat, 15065.
Québec, pont (mot. pour dépôt de doc.) 14826 ; (mot. pour comité sur résolution) 14994.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14918 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 14947 ; à MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Lac Buckhorn, battures, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, battures, dragage (sub.) 14948 ; digue (sub.) 14948.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Trancontinental national, études topographiques, etc. (sub.) 14949 ; arpentages (rép. à int. Borden) 15067.
Canal de Soulanges—à MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Commerce, coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14955.
Victoria, Sa Majesté la Reine, monument commémoratif ; contribution du Canada (sub.) 14958.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Pringle) 14991 ; rapport, 15061.
Steamer "Eureka" (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Bill (n° 272) autorisant une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide, 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.
Voies et moyens (mot. pour comité) 15058.
Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier, de 1897, 1ère l., 15061.
Colombie Anglaise, commerce de bois (rép. à observ. Borden) 15068.
Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.
Chemins de fer dans les différentes provinces (subventions) 15155.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :
Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets, 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; 4838 ; 3e l., 5423.
Recensement des confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (rép. à int. Ganong) 3937 ; dans Carleton et Victoria, N.-B. (rép. à int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4152.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3947.
Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses, affectant les animaux, 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l., 4856.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (débat sur observ. Borden) 4504.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 ; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835 ; 7840.
Archives (sub.) 4587 ; 13783.
Statistique criminelle (sub.) 4587.
Statistique générale (sub.) 4587.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Brevets, classification (sub.) 4591.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer échantillons (sub.) 4593.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Travaux publics, loi sanitaire (sub.) 4598.
Fermes expérimentales (sub.) 4707 ; Mlle Hagar (rép. à int. Talbot) 5499.
Recensement (sub.) 4753 ; 4969 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (rép. à int. Blain) 6647 ; 7106 (rép. à int. Calvert) 7310 ; coût (sur observ. Blain) 13992 ; mode de travail (rép. à int. Heyd) 14224.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4159 ; envoi de bestiaux (rép. à int. Boyd) 5007.
Exposition du Japon (observ.) 4786.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Fowler) 5130.
Beurre, réglementation de la vente (mot. pour comité sur résol.) 5131 ; falsification, (en comité sur résol.) 5225 (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; interview publiée dans le News, de Toronto (rép. à observ. Henderson) 11014.
Quarantaine, districts organisés et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 (rapport, 2e l. et adop. de la résol.) 5261.
Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre, ainsi que la fabrication et la vente des beurres falsifiés, 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; 6043 ; 3e l. et adop., 6051.
Explication de nature personnelle (entrefilet du Citizen) 5497.
Beurre et fromage, pesage (rép. à int. Monk) 5601.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (rép. à int. Borden) 5602 (débat sur observ. Pope) 5655.
Archives canadiennes pour l'année 1902, rapport, 5604.
Immigration, agences (sub.) 6924 et suiv.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812.
Sussex, salle d'armes (rép. à int. Fowler) 8574.
Conférenciers agricoles (rép. à int. Lemieux) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9776 ; bill (n° 235) en comité, 11560.
Anderson, M. J. G., nomination (rép. à Int. Alcorn) 13649 ; emploi (rép. à int. Taylor) 13788 et suiv.
Toronto, Association de l'exposition industrielle (sub.) 13781.
Acadiens, données historiques, compilation sub.) 13786.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Tuberculose, association canadienne pour prévention (sub.) 13798 et suiv.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14340.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :
Justice (rapp.) 91.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés, au sujet des pensions de retraite des juges, 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations, 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon, 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts, 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées, 1ère l., 97 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 1147 ; 2315 ; 3e l., 2315.
Juges, traitement (rép. à int. Casgrain) 97.
Détenus, libération conditionnelle (rép. à int. Casgrain) 98.
Exercice de la prérogative de clémence (rép. à int. Casgrain) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 106.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements, 212.
M. le juge Myers, nomination (rép. à int. Roche) 289.
Douanes, ministère ; appointements (sub.) 327.
Division Saint-Jacques, vacance (rép. à int. Monk) 417.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Prérogative de pardon (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 581.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 618 et suiv.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695.
Bill (n° 66) à l'effet de repartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (1ère l.) débat, 736 ; sur mot. Laurier pour 2e l., 1266 ; 1303 ; 1305.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 808.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, correspondance (rép. à int. Borden) 898.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 929 et suiv. ; 13868 et suiv. ; 14705 et suiv.; (rép. à int. Borden) 12976.
Bill (n° 15) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (sur mot. pour 2e l.) 1098 ; en comité, 1090 et suiv.; 3349.
Bill (n° 109) Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 1424.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1618 et suiv.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (rép. à int. Wilmot 1737.
Saunders, Dr C. E., nomination (rép. à int. Talbot) 1737.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (rép. à int. Heyd) 2391 ; (rép. à int. Léonard) 4336 ; 4337 ; (rép. à int. Clarke) 7794 ; inspection (sub.) 8010 et suiv.
Juges, pensions de retraite (mot. pour rescision de l'ordre pour comité sur résolution) 2670.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2760.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2782.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2813 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2835 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3000 ; 4691.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3354.
Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat, 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hpothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton, 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.
Territoires du Nord-Ouest, dépensbes diverses (sub.) 3520.
Exécutions capitales, ch. 181, S. R. C. (sub.) 3524.
Cour Suprême (sub.) arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524 ; 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; registraire, supplém., 3530 ; M. Clarke Morse, 3530 ; loyer, 3531.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du registraire (sub.) 3531.
M. George Craig, sén., voyage (sub.) 3532.
M. George L. Taylor, magistrat de police, voyage (sub.) 3532.
Yukon—cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3524 ; 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Juges (sub.) : frais de voyage, Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocations de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, N.-B., trai-

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
tement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; 5421 ; en comité sur résol., 8323 ; 8614 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (rép. à int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; (rép. à int. Lennox) 5773.
Police fédérale, y compris appointements de M. A. J. Cawdron (sub.) 3636.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3729.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (rép. à int. Bennett) 4152.
Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (rép. à int. Oliver) 4153.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4171.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4281, 4737 et suiv., 5976 et suiv., 7520 8360 et suiv., 8426 et suiv.; mot. pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 et suiv.
Bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B., 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009; en comité, 5009 ; 3e l. et adop., 5012.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4623.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5274.
Régina, prison, achat de terrain (sub.) 5310, 5211.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5394 et suiv.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Lefurgey) 5499.
Bill (n° 176) Cie canadienne de Transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 150) Cie d'amélioration du euve Colombie (en comité) 5749.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers, 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6073.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (observ. sur int. Haggart) 6092.
Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme, 1ère l., 6638; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7264 et suiv.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamations (débat sur observ. Osler) 744.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Graines et farines, inspection (sub.) 8032.
Bois, mesurage (sub.) 8033.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8052 et suiv.
Hétu, Rodolphe, libération (rép. à int. Northrup) 8151.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (rép. à int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (rép. à int. Sproule) 10364.
Commission des chemins de fer (loi de 1900) membres, secrétaire et autres employés

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
(mot. pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482 et suiv., 8605.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9264 ; bill (n° 235) en comité, 10688 et suiv., 10918, 11457, 11581.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (rép. à int. Ingram) 10365.
Juges des cours provinciales, traitement (mot. pour comité sur projet de résolution) 10366 ; en comité, 11026, 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060.
Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 2e l. et comité, 11060, 11668 ; 3e l. et adop., 11684.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet démissionnaire (rép. à int. Léonard) 11100 ; administration de l'hôpital (rép. à int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (rép. à int. McCreary) 14579.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11242 et suiv., 11751 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12690 et suiv.
Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat, 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.
Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 1191 ; 3e l., 12554.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078 ; (sur mot. Laurier pour 2e (1) 12090 ; bill (n° 255) à cette fin, 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.
Recettes et dépenses en 1903 (rép. à int. Clancy) 12972.
Trent, canalisation (rép. à int. Porter) 12973.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hanger à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087, agrandissement à Kensington, 13098, service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100, nouvelles gares à Northam et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152.
Subvention votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (rép . à int. Wilson) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installation électrique (sub.) 14425.
Rapides Plats (sub.) 13160.
Rapides des Galops, enlèvement de cailloux (sub.) 13161.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes, apareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167.
Port-Colborne, améliorations (sub.) 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164.
Canal de Lachine, améliorations (sub.) 13164 ; 13167.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Canal de Chambly (sub.) : station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168, 14443 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13179 ; quai de débarquement, 13170 ; 14446.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 ; Henry Tucker, service comme commissaire-enquêteur (sub.) 14450.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.) 13172 ; 13195 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; employés, augm. d'app. (sub.) 14450.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (rép. à int. Grant) 13292.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13297 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13299.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13436.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13485.
Chemins de fer, subventions (rép. à int. Wilson) 13531 ; 14646.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13264 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13542 et suiv.
Le Roi contre Calver, commutation de peine (rép. à mot. Borden pour doc.) 13574.
Télégraphe : ligne de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606; de Sainte-Anne au lac Clair, 13607.
Téléphone : ligne de l'Ile de Vancouver à Salt-Spring-Island (sub.) 13612.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13732 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.
Bill (n° 265) concernant les Statuts revisés du Canada, 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, traitement (mot.) pour comité sur projet de résolution) 13955 ; en comité, 14118 ; bill (n° 267) concernant les bibliothécaires, et (n° 268) concernant le régistraire, 1ère l., 14120 ; bill (n° 267) 2e l. et comité, 14594 ; 3e l., 14595 ; bill (n° 268) 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l., 14704.
Steamers, service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (débat sur mot. Douglas) 14336.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Mlle M. Quain, augm. d'app. (sub.) 14548.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
Morris, M. Thomas, app. (sub.) 14549.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Cour Suprême du Canada, jugements, publication (sub.) 144551.
Territoires du Nord-Ouest, frais de justice (sub.) 14551.
Cour Suprême, juge additionnel, traitement (sub.) 14551.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14551.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Yukon—bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14561.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14571.
Le Roi contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements, 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14591.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14757.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14945 et suiv.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (rép. à int. Grant) 14969.
Québec, pont, en comité sur résolution pour aider à la construction, 15009 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (conférence avec le Sénat) 15042, 15064, 15146.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Bloomfield-Station, N.-B., directeur de la poste (int.) 839.
Intercolonial, articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. pour doc.) 939 ; wagons particuliers (int.) 2388.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1005 et suiv., 1012 et suiv.
Edifices publics du Canada, loyer (sub.) 1019.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1580 et suiv.
Digby, port, améliorations (int.) 2171.
Bill (n° 142) chemin de fer Elgin et Havelock, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2326 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2344 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int.) 2587.
M. T. Daly, destitution (int.) 3022.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3902 et suiv.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (int.) 3348.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3807 et suiv.; surestarie sur wagons (int.) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B., 4837 ; surestarie sur les wagons (int.) 5130 ; pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv.; matériel roulant (sub.) 8534 et suiv., nouveaux aménagements à Saint-Jean (sub.) 14353 et suiv.
Recensement, paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. pour doc.) 3940 (sub.) 4970 et suiv.
White, M. Albert J., emploi (int.) 4837.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int.) 5130.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5349 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5515 et suiv. ; 5756 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5586 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5851 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6595, 6599.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6688 et suiv.
Nobles, M. Israël, destitution (int.) 7107.
Bishop, capitaine, destitution (int.) 7108.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7879 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8080 et suiv. ; 3e l., 8291 et suiv. ; 8564.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347 et suiv.
Sussex, salle d'armes (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10508 ; bill (n° 235) en comité, 11483 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12966 ; 13000 ; amendement, 12967 ; rejeté, 12968.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12066 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12743.
Dragueur "International" (int.) 12471.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12753 et suiv.
Famille Chevrier et service civil (int.) 12751 ; 12972.
Intercolonial—Nouvelles commodités à Amqui (sub.) 12855.
Petit-Métis, amélioration à station, et élévation du chemin public (sub.) 12859 et suiv.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13806 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.; 14705 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13973 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13871 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int.) 14225.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14230 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais (sub.) 14244 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14256 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14263 et suiv.
Chemins de fer, accidents (sub.) 14447.
Commission des chemins de fer du Canada, frais et appointements (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 et suiv.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14962 et suiv.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int.) 14990.
Gloucester, N.-B., variolés (int.) 14992.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15020 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comptes publics, comité (mot.) 374.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1105.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1108.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1117.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Budget (débat) 2201.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3644 et suiv.
Bill (n° 134) en comité, 3709 et suiv.
Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries, 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932; en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3864 et suiv., 5972 et suiv., 8363 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5408 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5641 et suiv.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6177 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6930 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7120.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Beauharnois, enquête Loye (mot. pour emploi d'un sténographe) 7420.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7550 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7702 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7721 et suiv., 11017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8064.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8493 et suiv., 8606.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10912.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11383 et suiv.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13428.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13863 et suiv.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14624.

GALLERY, DANIEL (Sainte-Anne, Montréal) :
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (int.) 3751.
Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à M. James Sinclair McDougall (en comité et 3e l.) 4836.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13041 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315.
Canaux en général, employés, augm. d'appointements (sub.) 14450.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1504.
Budget (débat) 2132.
Bill (n° 150) compagnie d'amélioration du fleuve Colombie, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105, et adop., 7106.
Bill (n° 17) concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2640.
Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.
Bill (n° 23) incendie par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Bill (n° 157) chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (observ. sur mot. Davis) 5419 ; (en comité) 6189 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (mot. pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5854 ; en comité, 6060.
Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway et Vernon, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5961 et suiv. ; 8362 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6553 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7205.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7359 ; 7561 et suiv.; 7626 et suiv ; mot. pour 3e l., 7692-7693.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7386.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7487 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8332 et suiv.
Yukon—Soncession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11353 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634 et suiv.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14896 et suiv.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
M. George Robertson, M.P.P., commissaire enquêteur, concernant garde-bestiaux, nomination (int.) 685.
Recensement, confessions religieuses à Saint-Jean, N.-B. (int.) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int.) 3937.
Chemin de fer Transcontinental national, motion pour comité sur projet de résolution (débat) 9590.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Capitaines de phares flottants (int.) 682 ; gardiens de phares, salaire (int.) 14969.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l., et adop., 6090.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (int.) 12750.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13755 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Chemin de fer de la Rive Sud (observ.) 207.
Bill (n° 29) Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 460.
Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal-Longueil, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

GEOFFRION, Victor—*Suite.*
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3327.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13115 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 57) concernant le port de la Grande-Ile de Niagara, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.
Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario, 2e l., 2384 ; en comité, 3337 ; 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4751 ; 3e l. et adop., 4752.
Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.
Dragueurs, réparations (sub.) 2710 et suiv.
Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5745 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3492 et suiv.
Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 3513.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3702 et suiv. ; 4735 et suiv. ; 5440 et suiv. ; 5974 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6460 et suiv.
Bill (n° 185) Compagnie d'aciérie canadienne, en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 96) Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 6003.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7726 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9970.

GIBSON, Alexander, jr (York, N.-B.) :
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3958.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4382.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5608 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6690 ; 7430 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, graines et fruits (sub.) 7866 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11845 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12720.
T.N.-O, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12564 ; 12581.
Troupes régulières, solde (int.) 13648.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du golfe Saint-Laurent, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2321.
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (mot. pour 2e l.) 3282.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6699.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10257.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901, 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.
Politique fiscale du gouvt, débat sur amendement Tarte, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5146.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5339 et suiv.; 5353 et suiv ; 5381 et suiv.
Bestiaux, achat aux E.-U, par le gouvt britannique (débat sur observ. Pope) 5658.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5911.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6519 et suiv ; 8416.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6580.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7351.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7969 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7976.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8021 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8030 et suiv. ; primes (en comité sur résol.) 8181 et suiv.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8041 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8540 et suiv.; système de pension (int.) 9475.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution (débat) 10616 ; bill (n° 235) 11499, 11648 ; pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13554 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11014 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur résol., 11037 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Détroit de Canso, service de bateau passeur, amélioration (sub.) 12857 et suiv.

GOURLEY, Seymour—*Suite.*
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13074.
Port-Hood, jetée (sub.) 13478.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13515.
Rivière Ottawa, examen des eaux superieures, pour régler niveau (sub.) 13631.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13898 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13926 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston et de M. Aylesworth sub.) 14248 et suiv. ; décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15126 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14272.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14311 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités le long de la ligne (sub.) 14373 et suiv.
Chambre des communes, appointements du portier (observ.) 14406.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14496.
Windsor, port, barrages et creusage (sub.) 14541 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14559 et suiv.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568 et suiv.
Bill (n° 259) modifiant l'acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14582 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14588 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14599 et suiv.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14881 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour contruction, 15030 et suiv.

GRANT, George D. (Ontario-nord) :
Travaux publics, dépenses par année depuis 1890 (mot. pour doc.) 1240.
Budget (débat) 2180.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11215 et suiv.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (int.) 13292.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, enquête de 1898 (int.) 14578.
Steamer " Eureka ", prêté ou loué à un inventeur (int.) 14579.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int.) 14969.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.
Compagnie de Force Niagara-Welland (Bill n° 90) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Bill (n° 125) chemin de fer de Guelph et de la Baie Georgienne, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 129) concernant la banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 2005 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; 2853.
Bill (n° 130) concernant la marque des colis de fruits, 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3391.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8349.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8390 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9342.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :
Affaires des Indiens (sub.) 286.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 412.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 749.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 924 ; (en comité) 13853 et suiv.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1068.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1184.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1195 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Saint-Patrice, fête civique (int.) 1927.
Budget (débat) 2086.
Alberton, gare (int.) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, billets (int.) 2588 ; gisements de houille (int.) 2589 ; chemin de fer, chefs de gare (int.) 4517 ; sémaphores (int.) 4601 ; pont de Hillsborough (int.) 2855 ; 4602.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2803.
Annandale, I.P.-E., jetée (int.) 3024 ; feux d'alignement (int.) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (int.) 3025.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4061 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208 et suiv.
Recensement (sub.) 4820 et suiv.
Pêche, permis aux navires des E.-U., émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5494.
Quarantaines des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5693 et suiv.
Québec (province) lignes télégraphiques (sub.) 6117.
Postes, service extérieur (sub.) 6145 ; 6262 et suiv.
Malles, service (sub.) 6271.
Ile du Prince-Edouard, embranchement de chemin de fer, construction (int.) 6375 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillborough (sub.) ; 13092 et suiv.; commodités supplémentaires à Kinkora, 13100.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7096 et suiv.

HACKETT, Edward—*Suite.*

Northumberland, détroit, navigation hivernale (int.) 7107.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 ; amendement, 8145 et suiv. ; 8568 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8515.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9723 ; bill (n° 235) en comité, 10905 ; sur mot. pour 3e l., 12997 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au com. Priv. et Elec., 13543 et suiv.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et Canada, 2e l., 10992 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11166 et suiv.; (en comité) 11297 et suiv. ; 12686 et suiv.
Primes de pêche, fraudes présumées (int.) 11221.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12789 et suiv.
Petit-Métis, amélioration à station, et déviation du chemin public (sub.) 12858 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13080.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13445 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13490 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Baie de Richmond, quai près passage de Grande Rivière (sub.) 13493 et suiv.
Summerside, brise-lames (sub.) 13497.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13582 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13585 et suiv.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (sub.) 13600 et suiv.; de Ste-Anne au lac Clair (sub.) 13606 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour égler niveau (sub.) 13622 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Queen-ouest, représentation (int.) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13718 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13724.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13798.
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13890 et suiv.
Courrier rural, livraison à domicile (int.) 14091.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14111 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14267.
Brennan, M. John P., destitution (int.) 14282.
Latour, M. L. J. (observ. sur int. Pope) 14294 et suiv.
Buote, M. Jérôme, destitution (int.) 14298.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 264 ; en comité, 2674 ; 3669 et suiv. ; 3968 et suiv. ; 4023 et suiv. ; 4133 et suiv. ; 4277 et suiv. ; 4873 ; 6403 ; 8361 et suiv. ; amend. du Sénat, 14131 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Intérieur, min., appoint. (sub.) 274 et suiv.
Bill (n° 8) modifiant la loi d'expropriation, en comité, 296 et suiv. ; 633 et suiv.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 327 et suiv. ; dépenses casuelles (sub.) 336 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 342 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 355 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (int.) 374.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 397.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 463.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 559 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 78) modifiant la loi des pensions militaires (en comité) 1149 et suiv.
Bill (n °66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1297.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2329 et suiv.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2772 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3130 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3178 et suiv.
Bill (n° 83) nouvelle compagnie canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3341.
Transports : Commission (débat sur observ. Borden) 3568 ; politique du gouvt. (int.) 6613.
Intercolonial (mot. pour doc.) 3664 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3766 et suiv.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844 et suiv.
Intercolonial, traverses achetées et employées (mot. pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. pour doc.) 3942 ; facilités de trafic à Lévis (sub.) 7748 et suiv. ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, 8521 et suiv. ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8549 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4172 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4581.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4845 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5164 ; 5263 ; 5274.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5335 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5784 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5850 et suiv. ; en comité, 6052 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 6088 et suiv.
Procédure (mot.) 6090.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int.) 6091.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 6093 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6163.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6187.
Arpentage (sub.) 6974 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7530 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Ste-Marie, en comité, 7564 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7784 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national, débat sur motion Laurier pour 1ère l., 7950 ; anciennes explorations (mot. pour doc.) ; 8469 ; sur mot. pour 3e l., -2933 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de payement des primes (sub.) 8030 et suiv.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8277 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dette de chemins de fer (en comité) 8489 et suiv., 8605 et suiv. ; amendements du Sénat, 15071 et suiv.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8638.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8931.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11151 et suiv. ; (en comité) 112141 et suiv ; 11838 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12662 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12566.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13113 et suiv.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. de sir F. Borden) 13203.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, 2e l. et comité, 13206 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13341.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13461.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13865 et suiv., 14706 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant acte des grains du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13909 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14096 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14527.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14547.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur mot. Scott) 14575.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14590.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv., 14703 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14635.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14680 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14730 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737 et sui.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14747.

HALE, Frederick H. (Carleton, N.-B.) :

Woodstock, N.-B., bureau de poste (int.) 689 ; (mot. pour doc.) 723 ; salle d'exercices, emplacement et construction (mot. pour doc.) 3348.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2777 et suiv.
Recensement, religions dans Carleton et Victoria, N.-B. (int.) 4151.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5723 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 7448.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12990.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11219.

HARTY, William (Kingston) :
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke, 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.
Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.
Bill (n° 122), en comité et 3e l., 5274.

HENDERSON, David (Halton) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657 et suiv.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1399 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1873 et suiv.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1878 et suiv.
Budget (débat) 2147.
Tabac, droits (int.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire(sur mot. pour 2e l.) 2421 et suiv.
Affaires de la Chambre (observ.) 2475.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Bill (n° 51) banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2851.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3210 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3373.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3539.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3651 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3870 ; 5742.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4238 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4378.
Bill (n° 194) (sur mot. pour 2e l.) 4379 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4511 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4716 et suiv.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Jardins potagers, droit sur produits (débat sur amend. Léonard) 4952 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de force d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5235.
Graines de semence, inspection et vente (en comité) sur résol., 5258 et suiv.
Bill (n° 157) observ. sur mot. Davis, 5419.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5545.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv. ; 6947 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvt. britannique (débat sur observ. Pope) 5656.

HENDERSON, David—*Suite.*
Bill (° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrpôt (en comité) 5775.
Bill (n° 212) constituant en corporation la banque Alliance du Canada (sur mot. pour 2e l.) 5776.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5868 et suiv. ; (en comité) 6057 et suiv.
Tabac, droits, article du Globe (observ.) 5894.
Phares, construction, et aide à la navigation, 5951 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6029.
Ottawa, édifices publics, éclairage, 6039 6042.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6188 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6325 et suiv. ; 6380 et suiv. ; 6534 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, en comité, 7567.
Bill (n° 175) Cie d'assurance " Century " (en comité) 6407.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6613.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6642.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux suous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6681 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6866.
Immigration, agences (sub.) 6918 et suiv.
Opérations de la bourse, débat sur observ. Bourassa) 7256.
Recensement (sub.) 7293 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7535 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7689 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7695 et suiv.
Bill (n° 213) banque des Citoyens du Canada (en comité) 7703.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv. ; 11023.
Bill (n° 234) modifiant la loi des banques, 1ère l., 7793.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7885.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7996 et suiv.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard, en comité, 8004.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 8055.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8211.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8244.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10206 ; bill (n° 235) en comité, 10954 ; sur mot. pour 3e l., 13028 ; (amend.) 13029.

HENDERSON, David—*Suite.*

Beurre canadien, interview publiée dans le "News", de Toronto (observ.) 10979, 11013.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mo. Laurier pour comité) 11118; (en comité) 11380 et suiv., 11421, 11811 et suiv.; 12004 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 111814 et suiv.
Tabac, droits (int.) 12471, 12750.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12579 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12613, 12827.
Chemins de fer, avances au ministère (en comité sur résol.) 12836.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13071.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, agrandissements à Kingston, 13099 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13509.
Transcontinental national. Bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13544 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau de l'eau (sub.) 13633.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870, 14724.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13915 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14015 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Sucre importé pour la consommation (int.) 14579.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14646.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14686 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740 et suiv.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14767 et suiv.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14985.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15038 et suiv.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :

Revenu de l'intérieur, min., appoint. (sub.) 242.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Bill (n° 122) Compagnie Rathbun, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.
Budget (débat) 1828.

HEYD, Charles Bernhard—*Suite.*

Ficelle d'engerbage, quantité et prix (int.) 2390.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4494.
Bill (n° 21) loi de chemins de fer (en comité) 4922 et suiv. ; 6485 et suiv. ; 3e l., 8590.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5246 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 53328.
Postes, service extérieur (sub.) 6225.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6545.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6644.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7342.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7540 et suiv. ; inspection (sub.) 8007.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk) en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e ropp.) 8290 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8518.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9567 ; bill (n° 235) en comité, 10824 ; 12497 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13558.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9692.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11161 et suiv. ; 11187 et suiv. ; 11356 et suiv. (en comité) 11914 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14009 et suiv.; mode de travail (int.) 14224.
Chemins de fer, subventions (int.) 14222.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 222.
Clinton, bureau de poste (sub.) 532.
Grain, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 555.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 845.
Budget (débat) 2022.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Archives dans édifices du parlement, protection (int.) 4838.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4942 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5454.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6411.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7875 et suiv.

HOLMES, Robert—*Suite.*

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8477 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10314 ; bill (n° 235) en comité, décision comme président, 10833 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11020.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11270 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13073.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13433.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13512.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14018 et suiv.

HUGHES, Jas. J. (King, I. P.-E.) :

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes, Victoria, pour doc.) 1079.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (int.) 1740.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques câbles sous-marins (sub.) 28061.
Postes, service extérieur (sub.) 6148 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7115 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7454.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (sur 3e l.) 8571.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9441.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10998.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur mot. pour 3e l., 12705.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13090 et suiv.; embranchement d'Elmira, 13094 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13875.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14310 et suiv.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, C.A.) :

Rapports (int.) 209.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 407.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ.) 493..
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.
Toronto-jonction, édifice public (sub.) 668 et suiv.
Nouveau bill de la milice (int.) 686.
Général en chef, rapport (int.) 686.
Terres fédérales, vente (int.) 687 ; agents (sub.) 6980 ; service extérieur, appointements (sub.) 14254.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Costigan) 788 ; explication personnelle, 893.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int.) 1055 ; (mot. pour doc.) 2417 ; membres de la force constabulaire, congé (int.) 14581 ; pensions (observ. Borden) 14898, (int.) 3023.
Détroit de Northumberland, navigation (mot. pour doc.) 1064.
Bronte, port (sub.) 1401 et suiv.
Ports, rivière et ponts, en général, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int.) 2174.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2403 et suiv.
Bill (n° 146) chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2487.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2616.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2749 et suiv.
Townships de Mara, Rama et Morrison (observ. sur mot. Grant pour doc.) 2862.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (int.) 3024.
Elections fédérales, mot. Fielding pour comité chargé d'étudier loi et de faire rapport (observ.) 3108.
Brimades dans l'armée anglaise (int.) 3245 ; (débat) 3246.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3460 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, dépenses diverses (sub.) 3520.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3580 et suiv.
Milice (sub.) : transport des troupes et du matériel, 3887 et suiv.; aide aux associations de tir, 3902 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3913 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4506 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4839.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4868 ; 4897 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5010.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5060 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5395 et suiv. ; 8114 et suiv. ; 3e l., 8301 et suiv.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5594 et suiv.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (observ.) 5604.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine, en comité, 6172.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6201.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Postes, service extérieur (sub.) 6228 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6889 et suiv. ; somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Mines, inspection, agents, frais de voyage (sub.) 6980.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6980.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6980.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7094.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Arsenal fédéral (sub.) 7306 et suiv.
Gordon Highlanders, trophée des (observ.) 7473.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7727 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Service océanique (observ.) débat, 7811 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8007 et suiv.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int.) 8150.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8229.
Canal de la Trent, inspecteur sanitaire (int.) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int.) 8354.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9128; bill (n° 235) en comité, 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; 10854; 11661 ; sur mot. pour 3e l., 12993 ; 13019.
24e régiment (int.) 9340.
Coldstream Guards, régiment, musique à l'exposition de Toronto (int.) 9945.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, 2e l., 10983 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11157 et suiv. ; 11225 et suiv. (en comité) 11767 et suiv. ; sur mot. pour 3 l., 12731.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ.) Scott) 12083.
Sault Sainte-Marie, désordres (int.) 12865.
Galerie nationale du Canada (int.) 12973.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (int.) 13291.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Longueuil, édifice public (sub.) 13337 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 133346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360 et suiv. ; caserne pour artillerie de campagne (sub.) 13386.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Woodstock, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13398.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511 et suiv.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Chambre—séances du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13545 et suiv.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13710 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13963 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14232.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Chambre des communes, augm. d'app. de dix commis (sub.) journalistes commis de la session (observ.) 14405 (int.) 14535.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14411.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Chambly, pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443 et suiv.
Ecluse de Saint-Ours, débarcadère (sub.) 14446.
Chemins de fer, accidents, frais d'enquête (sub.) 14446.
Canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14532.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14538.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14727.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 1476 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chûtes McKenzie et Renouf (sub.) 14764 et suiv.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14801.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana et lac Buckhorn, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, dragage et digue (sub.) 14943.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955 et suiv.
Colonel Denny, nomination, explication personnelle, 15152.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité spécial des chemins de fer) 4598.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Comités permanents, mot. pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.
Bill (n° 66) remaniement de la représention (sur mot. Laurier pour comité) 11127 et suiv.; (en comité) 11239 et suiv. ; 11847 et suiv. ; 11902 et suiv. ; 11957 et suiv. ; 12545; sur mot. pour 3e l., 12671 et suiv. ; 12717.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213 et suiv.
Milice, ministère, gestion, appointements (sub.) 225.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (déb. sur 1ère l.) 268 ; en comité, 5961 et suiv. ; 6425 et suiv. ; 6535 ; 8389 et suiv.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int.) 269.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 408.
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Clinton, bureau de poste (sub.) 534.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvt imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 829.
Inspection des banques (int.) 840.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 919 ; en comité, 928.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1048.
Guerre Sud-africaine, retour de la force constabulaire (int.) 1055.
Bill (n° 15) élections fédérales, loi de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128 et suiv.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1168.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1194 et suiv.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 et suiv.
Caraquette, quai (sub.) 1208.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1228.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1378 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Wendover, quai (sub.) 1491 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1564.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne (observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1565.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1584 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2346 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2373.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 2e l., 2473.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2576.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2618.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2648 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2791 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2827 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3115 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3225 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3295.
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3355.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3378 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3421 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3904 et suiv.
Martineau, Arthur, nomination (int.) 3938.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int.) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3976 et suiv. ; 4030 et suiv. ; 4282 et suiv. ; 6468 et suiv. ; 8428 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4047 et suiv.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travil des (int.) 4115.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (int.) 4117.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint, et alloc. (sub.) 4303 et suiv.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4384 et suiv.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5919.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Elgin, comté, remaniement, explication de nature personnelle, 6755.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7022.
Commission géologique (sub.) 7036.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7191 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet des différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7200 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7268.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7416 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7745.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur proâet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol. 8440 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer bares d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8530 et suiv.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int.) 10365.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10719 et suiv. ; 10883 ; 10940 ; 11561 ; 12494 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10788 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11129 et suiv. (en comité) 11280 et suiv. ; 11378 et suiv. ; 11408 et suiv. ; 11718 ; 11847 et et suiv. ; 11971 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12741 et suiv.
Oshawa, édifice public (sub.) 13378.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13454 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508 et suiv.
Division Saint-Jacques, émission d'un bref d'élection (sur int. Monk) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13698 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14803.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15040 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (mot. pour doc.) 456.
Intercolonial,—améliorations à Sydney (sub.) 3830.
Arichat, édifice public (sub.) 6032.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11795 et suiv. ; 12055 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12737.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12557.

JOHNSTON, Alexander—*Suite.*

Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12957.
Bill (n° 258) loi du ministère des Ch. f. et C. (en comité) 13235 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13295.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13457 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 577.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (int.) 4339.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 4877 et suiv. ; 6340 ; 6426.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5623 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5927.
Postes, service extérieur (sub.) 6241.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7590 et suiv.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur motion pour 3e l., 12682 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235), pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13557.
Postes,—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14308.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14786 et suiv.
Chemins de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.

JONHSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Chemin de fer Ttranscontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10360 ; bill (n° 235) en comité, 10909.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 861.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3469.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4318 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4583.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5622 et suiv.
Bill (n° 208) loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Goélette " Markland ", saisie (observ.) 6195.
Immigration, agents (sub.) 6934 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7029 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7132.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv., 8565 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11023 et suiv.
Sydney-nord, améliorations (sub.) 12852 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13437.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Wentworth, quai (sub.) 13487.

KAULBACH, Charles E.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 3587.
Capitaines et seconds de navire, examens (sub.) 13817 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13931 et suiv.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13935 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Postes, service extérieur, appointements et allocation (sub.) 14327.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14508 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14629 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 785.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 886.
Tarif différentiel allemand (mot. pour doc.) 1366.
Chemins de fer, accidents (réponse à observ. Clarke) 1377.
Toronto, port (sub.) 1482 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1490.
Budget (débat) 2120.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 2e l., 2420 et suiv.
Intercolonial, trafic, échange avec Grand Tronc (int.) 2857.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3153 et suiv.
Fret, classement (int.) 3417, 3664.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3485 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3496 ; 13110.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3610 et suiv.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. 3621.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3666 et suiv., 5878 et suiv., 6495.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4052 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4186 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5786 et suiv.
Grand Tronc-Pacifique, subvention (observ.) 5928.
Chemins de fer, politique du gouvernement, (débat sur observ. Borden) 7343.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7803 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7817.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8193 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 3e l., 8301 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9411 ; bill (n° 235) en comité, 10805 et suiv., 11544, 116622.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10777.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446 et suiv.

KEMP, Albert E.—*Suite.*
Transport du blé, coût (int.) 11455, 11688.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11931 et suiv., 11956 et suiv. ; 12051 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12720.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13464 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13464 et suiv.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14560.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 112.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1120.
Intercolonial, gages des employés (int.) 1339; prix du transport des houilles (int.) 6374.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2610.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3878 et suiv. ; 5529 et suiv.; 8379 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4443.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7827.
Commission du capital et du travail, 1386, membres (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11561.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ Maclean) 114.
Alexandria, édifice public (sub.) 514.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; retiré, 7421.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 655.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int.) 685.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 930 ; 13862 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Caraquette, quai (sub.) 1207 et suiv.
Baie d'Hudson et Baie James, droits de pêche (int.) 1230.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1287 ; en comité, 11698 et suiv.
Canal Welland, force motrice, loyer (int.) 1927, 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications (en comité) 2680 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3223 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3268.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3799 et suiv. ; 3851 et suiv. ;3968 et suiv. ; 4021 et suiv. ; 4119 et suiv. ; 4148 et suiv. ; 4273 ; 4724 ; 4856 ; 4917 ; amend. du Sénat, 14132.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*

Milice, exercices annuels et tir (sub.) 3733 et suiv.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. pour pour doc.) 3942.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3952 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4846 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5424 et suiv. ; 5506 et suiv. ; 5738 ; 5753 et suiv. ; 5961 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6412 et suiv. ; 6516 et suiv. ; 8376 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6072 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6125 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7451.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7742 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8348 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10173 ; bill (n° 235) en comité, 10896 ; sur mot. pour 3e l., 12976 ; (amend.) 12978, rejeté, 12979 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13565.
Grande-Rivière, dragage (int.) 12750 ; 13292.
Canal Welland, jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166.
Chemins de fer et Canaux, ministère (sub.) 13173.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13183.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13414 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Sabrevois, quai (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Métis, commissions, scrip (mot. pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 127.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd, 479 ; 487.
Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal, bill (n° 88) 1ère l., 1229; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 3342.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1642.
Saint-Boniface, service postal (int.) 1927 ; bureau des mandats-poste (int.) 5503.
Navigation fluviale au Manitoba (int.) 1928.
Naturalisation, acte (int.) 2085.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. pour doc.) 2417.
Ministère de l'Intérieur, liste des employés permanents (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie impériale (en comité) 3281.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int.) 3517.
Juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int.) 3759 ; 5422.
Besogne de la Chambre, bill d'intérêt particulier (observ.) 5312.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Rivière-aux-Roseaux, réserve (int.) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (int.) 5503.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 5747 ; 6086 ; 6162 ; 6165.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5839 ; (en comité) 6063 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5985 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 6050.
Winnipeg, entrepôt du roi (int.) 6478.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. de M. LaRivière pour doc.) 7517.
Juges des cours provinciales, traitements (en comité sur projet de résolution) 11058.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11062.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int.) 13531 ; 14282.
Vancouver, bureau d'essai (observ.) 14049.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14244.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14309 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14705 et suiv.

LANG, John (Peterborough-est) :

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11834 et suiv.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 3.
Comités permanents (mot.) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot.) 5; (rapp.) 199; (mot. pour adop. du rapp.) 205 ; (mot. pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872.
Comité des Débats (mot.) 5.
Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Messages de Son Excellence, économie interne, 92 ; adresse, remerciements, 1241.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapp.) 93.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 113 ; 120 ; (débat sur mot. Maclean) 1242.
Administration publique du Canada (rapp.) 126.
Secrétariat d'Etat (rapp.) 126.
Changements ministériels (explications) débat, 132 ; 162.
Ficelle d'engerbage, prix (rép. à int. Blain) 206 ; primes à la fabrication, en comité sur résolution, 7529.
Juges, pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445.
Comité des impressions (mot.) 247.
Comité de la bibliothèque (mot.) 248.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol.) 269 ; (en comité sur résol.) 612 et suiv. (2e l. et adop.) 969.
Affaires des Indiens (sub.) 281 et suiv.
Compagnies de téléphone (rép. à int. Maclean) 295.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (rép. à int. Haggart) 375 ; politique du gouvernement (rép. à int. Monk) 5960.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 394.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 475.
Alaska, frontière, traité (rép. à observ. Borden) 491 ; entrevue avec M. Aylesworth (rép. à int. Borden) 901 ; 13952 ; (rép. à int. Monk) 10979.
Affaires de la Chambre (rép. à int. Borden) 492 ; (mot.) 964.
Traduction française des bills (rép. à int. Monk) 493.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (rép. à int. Casgrain) 496.
Elections contestées, bill modifiant loi des (rép. à int. Casgrain) 496.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 587.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (rép. à observ. Maclean) 673 et suiv.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (rép. à mot. Monk pour doc.) 693.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 696 et suiv.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, 1ère l., 725 ; annexes et cartes (rép. à int. Borden) 900 ; (mot. pour 2e l.) débat, 1244, 1254, 1324; 2e l., 1335; mot. pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. pour comité, 11100 ; en comité, 11224, 11355 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11690, 11829, 12003, 12545 ; mot. pour 3e l., 12626 ; 3e l. et adop., 12745.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Casgrain) 717 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot.) 1229.
Faillites, bill (rép. à int. Lennox) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Tonnage, droits, abolition (rép. à int. Sproule) 896.
Bond-Hay, traité (rép. à int. Borden) 901.
Conférence coloniale (rép. à int. Borden) 901.
Représentation dans la Chambres des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Borden) 967.
Défense navale, article du " Globe " (rép. à int. Clarke) 969.
Bill (n° 82) modifiant l'acte de l'immigration chinoise, 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316, 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.
Yukon, concession Treadgold (rép. à int. Borden) 1053; (rép. à int. Bell) 5423; 1232.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Affaires de la Chambre, préséance des mesures ministérielles (mot.)1146 ; 3841 et suiv.
Vacances de Pâques (mot.) 1147.
Imprimerie et papeterie publiques (rapp.) 1228.
Commission des transport (rép. à int. Borden) 1235, 2724, 7518 ; (débat) 2982.
Acte des élections fédérales, de 1900 (bill n° 3) en comité, 1236.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à int. Boyd) 1337 ; (rapp. déposé en rép. à mot. Borden) 5701.
Sénateurs, Man. et T. N.-O. (rép. à int. Boyd) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (rép. à int. Monk) 1338.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (rép. à mot. Murray pour doc.) 1344.
Commission des transports (rép. à mot. Tarte pour doc.) 1366.
Tarif différentiel allemand (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Bond-Hay (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Documents publics, distribution (rép. à observ. Monk) 1425.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1632.
Afrique-sud et préférence (rép. à int. McCreary) 1740.
Céréales en Angleterre, impôt (rép. à int. Clarke) 1742.
Saint-Patrice, fête civique (rép. à int. Hackett) 1927.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par le gouvernement fédéral (rép. à mot. Borden pour doc.) 2086.
Provinces maritimes, touristes de distinction (rép. à observ. Ross) 2176.
Frank, désastre (rép. à int. Oliver) 2177 ; (rép. à int. Oliver) 2314.
Québec, manufacture Ross(rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2180.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2380 ; (débat sur observ. Borden) 4505.
Chemin de fer Transcontinental, construction (rép. à int. Bennett) 2387.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents (observ.) 2477.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2500.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2502.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2589, 2602 ; rép. à int. Borden, 2770.
Câble transpacifique (rép. à int. Borden) 2769.
Fusil Ross, examen (rép. à int. Morin) 2856.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2982 ; dépêche de Dawson (rép. à int. Borden) 3413, 3519, 3846 ; commission (débat) 4008 ; (rép. à int. Borden) 4272, 5009.
Creek False, C.-A., location (rép. à int. Wilson) 3023.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (rép. à int. Hughes) 3024 ; tentes (rép. à int Taylor) 3940.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3035.
Affaires de la Chambre, préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot.) 3237.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Transports, commission des (rép. à int. Borden) 3240 ; (débat sur observ. Borden) 3562 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4895, 5009 ; (explic.) 5312.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à int. Hughes) 3245.
Employés publis, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3310.
Criminels allemands libérés, au Canada (rép. à int. Charlton) 3333.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (rép. à int. Smith, Wentworth) 3345.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3360.
Garde-bestiaux, commission (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3519.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3520.
Employés publics, ingérence dans les élecmés (rép. à int. Roche, Marquette) 3763.
Conférence coloniale (rép. à mot. Borden pour doc.) 3764.
Immigration japonaise (rép. à int. Morrison) 3847.
Achat de terrain par le gouvt. à Lévis, Intercolonial (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 3942.
Imprimerie de l'Etat : perception des frais d'impression restés dus (rép. à int. Robinson) 4334 ; atelier libre (rép. à int. Clarke) 4336 ; compositeurs (rép. à int. Clarke) 4602.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (rép. à int. Johnston) 4339.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4452.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (rép. à int. Pope) 4519.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4629 et suiv.
Yukon—Concession Treadgold, instructions au commissiare de l'or (rép. à int. Borden) 4723 ; explication, 5312 ; commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (rép. à int. Borden) 6850 ; taxes de représentation (rép. à int. Borden) 6851.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4950.
Maison Mortimer et Cie, incendie (rép. à int. Bell) 5006.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (observ. sur mot. Russell) 5130.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5171 et suiv.
Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers, 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.
Affaires de la Chambre, bills d'intérêt particulier (rép. à observ. LaRivière) 5312.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5334 et suiv.
Pension de M. L. W. Herchmer (rép. à int. Scott) 5505.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5701.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5720 ; 3e l., 8594 et suiv.
Confédération, fête, ajournement (mot.) 5780.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (rép. à int. Lemieux) 5959.
Terres scolaires, Man., ventes, intérêt sur versements en retard(rép. à int. McCreary) 6376.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6640.
Démission de l'honorable Andrew George Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, renseignement, 6754 ; explications, débat, 6947 ; 6966.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6848.
Article de La Patrie (explication de nature personnelle) 7015.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (rép. à int. Borden) 7018.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Saint-Jacques, Montréal, division électorale, vancance (débat sur observ. Monk) 7213.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Roche, Halifax) 7309.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (rép. à observ. Monk) 7323.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7332 (rép. à int. Borden) 7519 ; 7623.
Ecole de marine, réserve navale au Canada (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 7518.
Chemin de fer Transcontinental national, résolution (rép. à int. Monk) 7713 ; 10804 ; mot. pour dépôt de doc.) 8317 (mot. pour comité sur projet de résolution) débat, 8652 ; 10675 ; projet lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10676.
Visiteurs au Canada, rép. à observ. Smith, Wentworth, 7714.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Monk) 7795.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, motion pour 1ère lecture (débat) 7890 ; mot. pour 2e l. ; 2e l. et comité, 10676 ; (débat) 10677 et suiv. ; en comité, 10808 ; 11487 ; 11510 ; 11536 ; dépôt de documents (renseignements) 11565 ; en comité, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 ; 12899 ; 12976 ; 12999 ; 13014 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8048.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8050 et suiv. ; 3e l., 8296 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rép. à mot. Monk pour impression des dépositions et des rapports se rattachant à l'enquête Loy devant le comité des privilèges et élections, 8154 et suiv. (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159.
Conférence intercoloniale, débats, publication (rép. à int. Borden) 8159 ; 9722 (rép. à int. Sproule) 8468 ; mot. pour dépôt de doc.) 9846.
Yukon—commission Treadgold, télégramme de Dawson, rép. à int. Borden, 821.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8326 et suiv.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes de chemins de fer, mot. pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; amendements du Sénat (mot. pour adop.) 15147.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8355 et suiv.
Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval, 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.
Transports, commission (rép. à int. Barker) 8572 ; rép. à int. Borden) 9723, 9846.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 8573.
Séances du matin (mot.) 8575.
Marine allemande, recrutement au Canada (rép. à int. Sproule) 8968.
" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (rép. à int. Hughes) 9946.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (rép. à int. Bourassa) 10365.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (rép. à int. Blain) 10366, 10674, 10981.
Saumon, protection dans la Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 10367.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Service civil, acte, modification (mot. pour mité sur projet de résolution) 10674, 12086 ; en comité, 12583, 12752.
Bills d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10757.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du " Star " et du " Globe ", de Toronto, 10783.
Service postal du Canada, par New-York (rép. à int. Bell) 10980.
Travail, fête, ajournement (mot.) 11009.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11070 et suip., 11685.
Chemins de fer, subventions, résolutions (rép. à int. Monk) 11222.
Esquimalt, station navale, départ du commandant (rép. à int. Earle) 11224.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11433.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446.
M. Paul Wiallard (rép. à int. Monk) 11455.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (mot. pour retrait) 11565.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11674 et suiv.
Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique, 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.
Recensement, tableaux (rép. à int. Blain) 11688.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un nouveau juge (mot. pour comité sur résol.) 11689 ; (mot. pour 2e l.) 12090.
Article de l' " Evening Journal ", d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12082 et suiv.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Roche, Marquette) 12470.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Consul d'Allemagne, correspondance (rép. à int. Borden) 12473.
Poursuite contre M. W. T. R. Preston (rép. à int. Clarke) 12474.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12573.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (rép. à int. Gauvreau) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752, 12972.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à int. Hughes, Victoria) 12866.
Cabotage, privilèges (observ.) 12970 ; (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13406.
Ordre du Service impérial, décoration (rép. à int. Clarke) 12971, 13953, 14224.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (rép. à observ. Borden) 12980.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13104 et suiv.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à M. Clarke) 13203.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13255 et suiv. : retiré, 15070.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes et hypothèque, dépôt (rép. à int. Scott) 13291.
Banff, mines de houille de la réserve, exploitation (sub.) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (rép. à int. Davis) 13293 ; requêtes contre le bill (n° 235), débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13540 et suiv.
Grain, peseurs, nomination (mot. pour comité sur projet de résolution) 13537.
Chambre—séance du samedi (motion) 13537; ajournement, jour d'action de grâces (motion) 14076.
North Atlantic Trading Company, contrats (rép. à int. Borden) 13648, 13952.
Commission géologique, rapport pour 1902, 13649.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, mot. pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649.
Chamberlain, l'honorable Joseph (rép. à int. Monk) 13652.
Saint-Jacques, division, bref d'élection (rép. à int. Monk) 13652.
Queen-ouest, représentation (rép. à int. Hackett) 13655.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (mot. pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant revenu consolidé et audition des comptes (mot. pour rescision de l'ordre concernant 2e l.) 13721.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétions contre, irrégularités (rép. à int. Borden concernant motion Talbot) 13843 ; (rép. à observ. Talbot) 15150.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13903 ; 14707 et suiv. ; retiré, 15070.
Bill (n° 232) modifiant Acte des graines du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13906.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Indiens, affaires des, dépenses casuelles sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Guthrie, Hlle Mary, appointements (sub.) 14045.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Bailey, M. William, appointements (sub) 14046.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Intérieur—quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14565 et suiv.
Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14062.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Doncaster, comté de Montcalm, réserve, pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064.
Rama, réserve, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066.
Indiens (sub.) : Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves, 14066 ; Nouveau-Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements, 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (rép. à int. Logan) 14091.
Alaska, frontière commission d'arbitrage, dépêche de lord Alverston (communication) 14091 ; commission, frais (sub.) 14244 ; jugement, signatures des arbitres, rép. à int. Sproule, 14702.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14240 et suiv.
'Canadian Mining Institute', publication de documents (sub.) 14252.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Colombie Anglaise, bureau d'essai (sub.) 14253.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14464 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14539.
Lady Lafontaine, pension (sub.) 14546.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur motion Scott) 14575.
Littérature électorale, expédition franco (rép. à int. Davis) 14580.
Bill (n° 233) concernant pension de retraite des juges (amendements du Sénat) 14583 et suiv.
Bill (n° 267) bibliothécaires du parlement, traitement (en comité) 14594 et suiv.
Bill (n 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14602 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750 et suiv.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789 ; 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14804.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 6) 14821.
Alaska, frontière décision de la commission d'arbitrage, télégramme de l'hon. M. Sifton (rép. à int. Borden) 14828, 14834 ; (débat sur observ. Bourassa) 15112.
Québec, pont (motion pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14839.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14897 et suiv.
Slater Shoe Company, bain-d'œuvre étrangère (rép. à int. Monk) 14973.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14975.
Gloucester, N.-B., variolés (rép. à int. Fowler) 14992.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15049.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, amend. Sénat, 15062 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt, inscription parmi mesures ministérielles (motion) 15065.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska):

Compagnie de trucks à wagons dite Standard (bill n° 105) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566; en comité et 3e l., 2383.
Mathurin, Joseph A., commuutation de sentence (mot. pour doc.) 3348.

LAVERGNE, Louis—*Suite.*
Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, améliorations à Drummondville (sub.) 14344 et suiv.

LAW, Bowman Brown (Yarmouth) :
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 115.
Dragueurs, réparations (sub.) 2721.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4253 ; 4199 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I. P.-E.) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1308.
Chemin de fer de Southport et Murray Harbour (int.) 2672.
Pont de Hillsborough (int.) 2673.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2797.
Ile du Prince-Edouard, communication d'hiver (mot. pour doc.) 2862 ; (int.) 4154 ; pêche aux huîtres (int.) 3023.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int.) 3346.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3488.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int.) 3516.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int.) 4600 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 7764 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux navires (sub.) 5482 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 5498 ; bill 66, sur mot. pour 3e l., 12686.
Postes, service extérieur (sub.) 6137 et suiv. ; 6268.
Immigration, agences (sub.) 6937 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7037.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7573 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7701 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8460 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8510 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9794 ; bill (n° 235) en comité, 10868 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13548 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12812.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087 et suiv.; 14418 ; agrandissements à taires à Kinkora, 13100 ; embranchement Kensington, 13098 ; commodités supplémentaires à Kinkora, 13,100; embranchement d'Elmira, 13093 et suiv. ; levé topographique au pont Montague, 14424.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13458 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489 et suiv.
Téléphone : ligne de l'île de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A.—*Suite.*
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13803.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14776 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 28) Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. pour doc.) 709 (int.) 5959.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie canadienne (à responsabilité limitée) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1371 ; 1565 ; en comité, 2816 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.
Budget (débat) 2241.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2320.
Fleuve Saint-Laurent, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2336 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2342.
Muray-Bay, quai (sub.) 2346.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée sub.) 2356 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2451 et suiv.
Montréal, débardeurs, grèves (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2882.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int.) 3018.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (int.) 3020.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3052.
Exposition internationale de Saint-Louis int.) 3107.
Québec, province, quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. pour doc.) 3348.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson. observ. sur mot. Davis, 5419.
Débats, publication (sub.) 5446.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6512 ; 6528.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (observ. sur mot. pour 1ère l.) 6754.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur motion Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6838.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6886 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171.

LEMIEUX, Rodolphe—*Suite.*

Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7250, 7262 et suiv.
Intercolonial, embranchement depuis station de la Rivière-Ouelle, construction (sub.) 7752 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Conférenciers agricoles (int.) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9028.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, administration de l'hôpital (int.) 13954.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star", de Montréal (int.) 14224.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de M. Aylesworth (sub.) 14248.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762 et suiv.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appoint. et dép. casuelles (sub.) 341 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 365 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 430.
Lévis, édifice public (sub.) 440.
Alexandria, édifice public (sub.) 507.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 593.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678 et suiv.
Garde-bestiaux, commission (int.) 686, 897, 1062 ; mot. pour doc., 3518.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Faillites, bill (int.) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 852.
Edifices publics, loyers (sub.) 1019.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1098.
Arisaig, jetée, réarations (sub.) 1101.
Cow-Bay, (Port-Morien) brise-lames, réarations (sub.) 1109 et suiv.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Gasparaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189 et suiv.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1199 et suiv.
Rivière Saint-Jeen et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvt (mot. pour doc.) 1365-66.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1385.
Rivière des Outaouais, travaux à Petewawa (sub.) 1474 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1478 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1614 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2762 et suiv.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*

Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3484.
Yukon—cour Territoiale, allocations de subsistance (sub.) 3536, 3545 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3645.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4176.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4274 et suiv., 4878 et suiv.; 5432 et suiv., 5516 et suiv., 5713, 5749, 5873, 6285 et suiv., 6397, 7520, 8397.
Statistique générale (sub.) 4589 ; 4910 et suiv.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040 et suiv.
Juges des cours de comté (int.) 5131, 5773.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5144, 5291.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5455.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, correspondance, commis principal (int.) 5502.
Bill (n° 207)beurre falsifié, en comité, 5637 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5672 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5825.
Postes, service extérieur (sub.) 6266 ; salaires (sub.) 6342.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Indiens (sub.) ; Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6569.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Recensement (sub.) 7276 et suiv.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (mot. pour doc.) 7325.
Gazette du Travail, correspondance (int.) 7421.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7443 et suiv.
Yukon—Eldorado-Guster, dépenses du conseil, remboursement (sub.) 7497 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7505 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7625 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 7307.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8125 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8203 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8304 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, mot. de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9062 ; bill (n° 235) en comité, 10755 et suiv. ; 10851 et suiv. ; 11657.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11683 et suiv.
Explication de nature personnelle, article de l' "Evening Journal", d'Ottawa, 11818.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11969 et suiv. (amend.) 12741.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations (sub.) 13524 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640.
Caplan, brise-lames (sub.) 13728.

LEONARD, J. E. EMILE (Laval) :
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, préfet, démission (int.) 290 ; 11100.
Listes électorales, impression (int.) 292.
Bill (n° 12) modifiant le code pénal de 1892, mot. sur 3e l., pour renvoi au comité, 606.
M. L. J. Latour et Le Canada (int.) 1061.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (int.) 1086.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2442 et suiv.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int.) 4334 ; 4336.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement (débat) 4936 et suiv.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk) pour renvoi au comité des chemins de fer) 6745.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Transcontinental national, bill (° 235) impression de ce bill en français (int.) 8354.
Service civil, employés, liste (int. Léonard) 9944.
Service postal, paroisses voisines de Montréal (int.) 12751.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Musée national Victoria (sub.) 372.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 855.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Bill (n° 116) Compagnie d'estacades de Restigouche, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882.
Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.
Bill (n° 141) Compagnie de Medicine Hat à Alberta-nord, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 151) Compagnie de transport de Saint-Joseph, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2611.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot. pour 2e l.) 3393.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffffalo (mot. pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer maritime de Chignectou (observ.) 4561.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5361 ; 3e l., 8566.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5663.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5869.
Commission géologique (sub.) 7035.
Service océanique (dé. sur observ. Hughes) 7832.

LOGAN, Hance J.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9499 ; pétition contre (débat sur motion Talbot 13562.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11021.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11057 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12704 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12813 et suiv.
Fort-Saint-Laurent, quai de débarquement (sub.) 13450 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Springhill, N.-E., accident (observ.) 13529.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int.) 14090.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14494.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14624.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14785.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14798.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.

LOVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 361 et suiv.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton) 3250.
Yukon—cour Territorlale, allocations de subsistance (sub.) 3543.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9696 ; bill (n° 235) en comité, 10917.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) 3723 et suiv.
Beauharnois, représentation, bureau de poste de Valleyfield, indépendance du parlement (débat sur observ. Monk) 7319.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14445.

MACDONALD, Peter (Huron-est) Orateur-suppléant :
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 565.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (int. Monk) décisions, 885.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1225.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) décision, 2763.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche (décision) 3278 et suiv.
Transports, commissiou (débat sur observ. Borden) décision, 3594.

MACDONALD, Peter—*Suite.*

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) décision, 4192 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 5347 et suiv. ; 5354 ; 8049 et suiv. ; 8066.
Pêcheries,—construction de nouveaux steamers (sub.) déc., 5478.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) décision, 5737 ; 6312 ; message du Sénat, amendements, 14824.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) décision, 5748.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) décision, 5808.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6066 et suiv.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (décision sur int. Haggart) 6092.
Postes, service extérieur (sub.) décision, 6155 et suiv.; 6257.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité, décision) 6408 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) décision 7067 ; 7074 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7435 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol. (décision) 7527 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7561 et suiv. ; 7623 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) décision, 8540 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11240 et suiv. ; 11404 ; 11877 et suiv. ; déc. sur amend. Borden, 12739.
Bill (n° 235) Transcontinental national (en comité) 12485 et suiv.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12559.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12578.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12815 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 13129.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 12274.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13603.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales (en comité) 13853.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659.

MACKIE, Thomas (Renfrew-nord) :

Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray our doc.) 1363.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9677.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I. P.-E.) :

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4257.
Postes, service extérieur (sub.) 6140.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7766 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7846.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard (en comité (8004.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Goderich, port (sub.) 1412.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6255.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10162.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Budget (débat) 2005.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4927 et suiv.; 6395, 6519 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5621 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7444.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10405.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone, 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ.) 112, 116 ; (mot.) 1241.
Changements ministériels, explications, débat, 169.
Compagnies de téléphone (int.) 295.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 323.
Hotel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 359.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 387.
Montréal, édifices publics (sub.) 445 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 457.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 464.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 488.
Traduction française et impression des bills (observ.) 493.
Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Bowmanville, édifice public (sub.) 525.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (observ.) 671 et suiv.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Mont) 695.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2698 et suiv. ; 5702 et suiv.
Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson, 1ère l., 2894.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3472.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3665 et suiv. ; 5530 et suiv. ; 5751 et suiv. ; 6287 et suiv. ; 6381 et suiv. ; 6462 ; 6481 ; sur mot. Fitzpatrick ; 3e l., 8576.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 37722 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4534.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5581 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6641.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6697 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7525 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7810.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 8049 et suiv. ; 3e l., 8292 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, de 1990, sur 2e l., 8228.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, en comité, 10694 ; 11566 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Grand Tronc, taux de transport (int.) 11818; 12085.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12554.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14621.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636.

MACPHERSON, Robert George (Burrard) :
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 240.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 973.
Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte, 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3120.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4555.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ Pope) 5675.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6074 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8446 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9476.
Saumon dans la Colombie Ang., protection (sur observ. Earle) 10240 et suiv.

MACPHERSON, Robert George—*Suite*
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13860 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14525.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15092.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 115.
Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection, 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.
Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle, 1ère l., 724 ; 2e l.,, 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.
Bill (n° 64) constituatne en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac au même effet, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40 ; en comité, 5313, 5354, 5384, 8048 ; 3e l., 8291, 8564, 8571.
Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2503.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3121 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4854.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4911 et suiv.; 6446 et suiv.; 6516 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4967 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5776.
Bill (n° 209) Ch. de fer Canadien du Nord (en comité) 5817 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6266.
Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1ère ., 8652 ; 2e l., 8809; 3e l., 11169.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, sur résol., 11021.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11045 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Caplan, brise-lames (sub.) 13730.

McCOLL, John B. (Northumberland-ouest, O.) :
Indiens, Mississaga, réclamation (int.) 7107.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

McCOOOL, Charles Arthur—*Suite.*

Bill (n° 114) chemin de fer de Nipissingue et de la baie James, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14748 et suiv.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749 et suiv.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 254 ; 6486 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 2816.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1156.
Compagnie du chemin de fer du Canada Central, bill (n° 99) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.
Commerce de bois, coalition (sur int. Scott) 1642.
Ficelle d'engerbage, prix (int.) 1653 ; primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7583 et suiv.
Afrique-sud et préférence (int.) 1740.
Bill (n° 132) "Père Marquette International Bridge Company", 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2608.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2737 et suiv.
Dragage, Manitoba, nouveau matériel (snagboat) (sub.) 2766 et suiv..
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche, 3261.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3406.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3464 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3476 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3667.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 4127.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (en comité) 4157.
Bill (n° 195) faisant droit à M. James Reid Steel, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4352.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4545.
Quarantaine (sub.) 5188 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6001 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6043 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6087 ; 6162.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7434 et suiv.

McCREARY, William F.—*Suite*

Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10681 et suiv.; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13552 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe)), de Toront, 10791 et suiv.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11009.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11338 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12001.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Postes—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14299 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514.
Rapides Saint-André (int.) 14578.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14796 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3505.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14036.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Banques non autorisées, loi les concernant (int.) 290.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 403.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 3e l.) 954.
Ports du Canada, appoint. et dépenses casuelles (sub.) 4078 et suiv.
Bill (n° 194) maladies infectieuses ou contagieuses des animaux (sur mot. pour 2e l.) 4381 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5630 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6257.

McGUGAN, Malcolm (Middlesex-sud) :

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.
Compagnie de prêt de London, au Canada, bill (n° 101) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

McINTOSH, John (Sherbrooke) :

Bill (n° 25) concernant la Banque des Cantons de l'Est, 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée", 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267, 5545.
Chemin de fer des mines du Klondike, bill d'intérêt privé (mot. afin que requête pour bill soit lue et reçue) 2877.
Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 3331 ; 2e ., 3713 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 4745.

McISAAC, Collin F.—*Suite*
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot.) 7308.
Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la Keller Heater Company of Canada, à responsabilité limitée, 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.
Bayfield, port, améliorations (sub.) 13410.
Anse de Benoit, débarcadère (sub.) 13411.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Sabordement de la goélette "Euxine" (mot. pour doc.) 716.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2719.
Postes, service extérieur (sub.) 6150 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Port-Hood, jetée (sub.) 13476 et suiv.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Comité des Débats (3e rapp.) gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu, 1513.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. pour doc.) 3348.

MALOUIN, Albert (Queen-centre) :
Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; et comité et 3e l., 4836.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10145.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, bill (n° 36) (2e l.) mot. pour renvoi à six mois, 681 ; débat sur 2e l., 1560 ; (observ.) 3413.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 769.
Bill (n° 59) chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (rép. à mot. Monk pour 2e l.) 1370 ; observ.sur mot. Sproule pour 2e l., 1565 ; débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer, 6744.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne, observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1566.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1569.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1870 et suiv.
Maria, jetée (sub.) 2342 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3527.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur mot. Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6834.
Steamers, service (sub.) : entre le bassin de Gaspé, Dalhousie ou Campbellton, 7989 et suiv.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8479 et suiv.
Intercolonial, pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 et suiv.

MARCIL, Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9614.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725 et suiv.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 et suiv.
Shegawake, port (sub.) 13757 et suiv.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769 et suiv.
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14512.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer, amendements du Sénat, 15072 et suiv.

MARCIL, Joseph Edmond (Bagot) :
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6714 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions à l'encontre (observ.) 13203.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7124.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12054 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13441.

MEIGS, Daniel B. (Missisquoi) :
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (en comité) 10738 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville):
Campement à Laprairie (observ.) 3743.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4034 et suiv.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6719 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6909 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7259 et suiv.
Situation financière, revue (observ.) 14909.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 56.
Bureau de poste de Valleyfield (int.) 100 ; (observ.) débat, 7311 et suiv.
Changements ministériels, explications, débat, 182.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int.) 289.
Division Saint-Jacques, vacance (int.) 416 ; nouveau bref d'élection (avis de mot.) 725; (mot.) 964 ; observ., débat, 7210 ; (int.) 13652.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 424 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 429.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; édifices publics (sub.) 444 et suiv.; hôtel des postes (int.) 683 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 466 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 486.
Traduction française des rapports publics (observ.) 490 ; des bills (int.) 493.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 3) subventions aux chemins de fer 2e l.) 561, 563.
Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation, 1ère l., 126 ; 2e l., 580, 722, 940.
Bill (n° 53) concernant les faillites, 1ère 1ère l., 671 ; 2e l. (débat) 2454, 2886, 3360.
Lieutenant-gouvereneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (2e l.) 681.
Hôtel des postes de Montréal (int.) 683.
Intercolonial, paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int.) 683.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (int.) 688.
Chemins à barrières sur l'île de Montréal (mot. pour doc.) 689.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (mot.) débat, 694 ; 705.
Yukon, paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Journaux, Royaume-Uni, France, Etats-Unis, paiements (mot. pour doc.) 723.
Grand Tronc, paiements au, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria, gare Bonaventure (mot. pour doc.) 723.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. pour doc.) 723.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 724 ; mot. pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 874.
Commission des transports et enquête sur le tarif (int.) 875.
Chemin de fer transcontinental, propositions au gouvernement (int.) 896 ; 1054 ; 1059.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int.) 1063 ; monopole (int.) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int.) 1338.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Chemins de fer, accidents(rép. à observ. Clarke) 1379.
Affaires de la Chambre (observ.) 1386 et suiv.
Documents publics, distribution (observ.) 1424.
Inspecteur vétérianire en chef (int.) 1649.
M. Charles A. Fisher (int.) 1649.
Recensement de 1901, coût (int.) 1651 (sub.) 7271 et suiv.
Guerre sud-africaine, selles et brides pour dernier contingent (int.) 1736.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (int.) 1925.
Fermes expérimentales, beurre (int.) 1651.
Travaux publics, conditions hygiéniques (int.) 1926.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2411.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2494.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2556.
Montréal : débardeurs, grève (int.) débat, 2589 ; 2593 ; paiement à la milice (int.) 4153 ; bureau de poste (int.) 4117-4118.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2652 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Guerre sud-africaine, achat de provisions (observ. sur mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ.) sur mot. Demers pour 2e l.) 2881.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3029.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3082 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3208.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis (en comité) 3334.
L'Assomption, bureau de poste (int.) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. pour doc.) 3348.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3353.
Bill (n° 20) bidon à lait réglementaire (sur mot. Campbell pour 2e l.) 3358.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.
M. Denis Ménard, destitution (int.) 3663 ; 9342.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3677 ; 3969 ; 8370 ; 8407 et suiv.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3715 et suiv.; appointements et salaires, 3738 et suiv. ; propriétés militaires, 3742 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4014 et suiv. ; 4664 ; 4702 (observ.) 11331.
Douanes—Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4086 et suiv.
Journaux, livres, timbres, etc. (sub.) 4107 et suiv. ; employés (int.) 5501.
Employés des bureaux de poste, vacances (int.) 4152.
Bill (n° 174) modifiant l'acte des douanes (en comité) 4157 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4606, 4641 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4943 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre et fromage, pesage (int.) 5601.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5887.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5931.
Chemin de fer Transcontinental, politique du gouvernement (int.) 5960.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6709 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration agences (sub.) 6873 et suiv.; somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007 et suiv.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7011.
Yukon—territoire, gouvernement (sub.) 7014.
Commission géologique (sub.) 7028 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7176 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7201 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7252 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ.) débat, 7311 et suiv.; sur rapport du comité des privilèges et élections, motion pour impression des dépositions et rapports, 8152 ; avis de motion pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; sur mot. Wade pour adop., 8158 ; (mot. en amend.) 8245.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int.) 7421.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7495 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7693.
Chemin de fer Transcontinental national, résol. (int.) 7712.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7723 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7750 ; embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 10757.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, branchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7761 et suiv.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand Tronc-Pacifique (int.) 7794.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (débat sur observ. Ethier) 7798 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7820 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8056 ; 3e l., 8566 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (int.) 8319.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359 et suiv.
Séances du matin (rép. à mot. Laurier) 8575.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8777, 10675 ; (int.) 10804 ; bill (n° 235) en comité, 10843, 11550.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Bill (n° 235) Chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10676 et suiv., 11565.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Rivière Richelieu, crue des eaux (int.) 10762.
Service de vapeurs entre Saint-Denis et la Malbaie (int.) 10763.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10799 et suiv.
Travail, fête, ajournement (int.) 10979 ; (sur mot. Laurier) 11010.
Service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, bill (n° 240) 2e l., 10982.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11036 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11061 et suiv.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, en comité, 11066.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11072.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11101 ; 11226 et suiv. ; 11384 et suiv.
Chemins de fer, subventions, résolutions (int.) 11222.
M. Paul Wiallard (int.) 11455.
Saint-Ours, quais de débarquement (sub.) 13170.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13175 et suiv. ; bureaux de perception (sub.) 13195 et suiv.
Employés permanents ea autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Télégraphe : ligne de la montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13610 et suiv.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13613 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13629 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub) 13641 et suiv.
Chamberlain, l'honorable Joseph, discours (int.) 13651.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 t suiv.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ.) 14970.
Québec, pont, en comité sur projet de résosolution pour aider à construction, 15003.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15048 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

L'Assomption, édifice public (sub.) 436.
Lévis, édifice public (sub.) 439 ; 13320 et suiv.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 986.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1380.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1568 et suiv.
M. F. X. Chabot, retraite (int.) 2085.
Budget (débat) 2102.
Fusil Ross, examen (int.) 2856.
Valleyfield, grève (int.) 2857 ; dragage (sub.) 6104 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5197.
Milice canadienne, état de besoins (débat sur observ. Thompson) 5921.

MORIN, Jean-Baptiste—*Suite.*

Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 6103 et suiv.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Valleyfield, dragage (sub.) 6104 et suiv.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans) quai (sub.) 6106.
Postes, service extérieur(sub.) 6264.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6730 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7069.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7501 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8140 et suiv.
Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (int.) 8353 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 13031 ; (amend.) 13031 ; pétitions à l'encontre, rép. à observ. Marcil (Bagot) 13206.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. 8573 ; 8735.
Trottier, M. Louis, emploi (int.) 8735.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int). 8868.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12807.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13734.
Chambre des communes, ouvriers et autres (sub.) 14406.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14753 et suiv.
Trancontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14950 et suiv.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Bill (n° 32) Institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance, 1ère l., 374 ; 2e l., 647.
Bill (n° 33) Compagnie de chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 605 ; 2e l. 682.
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 625.
Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la ColombieAnglaise, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.
Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'Assurance "Century", sur la vie, 1ère l., 3237; 2e l., 3713 ; en comité, 5546, 5744, 5773, 6161, 6407 ; 3e l. et adop., 6411.
Immigration japonaise (int.) 32847.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7118.
Yukon—ligne télégraphique (observ.) 7218.

MORRISON, Allan—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9112.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle et Borden) 10234.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (mot. pour que pétitition soit lue et reçue) 10756.
Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster, 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

MULOCK, Hon. sir William, K.C.M.G. (York-nord, Ont.) :

Postes (rapp.) 91 ; (rép. à int. Bell) 901.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., (mot. et débat) 2620, 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110, 3413 ; amendements du Sénat, 5846.
Département du travail (rapport) 116.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. LaRivière) 131.
Peter, J. Carlin (rép. à int. Borden) 132.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271.
Affaires des Indiens, (sub.) 277.
Doukhobortses, inscription de homesteads (rép. à int. Wilson) 554 ; pèlerinage (rép. à int. Wilson) 555 ; (rép. à int. Blain) 1059.
Hôtel des postes de Montréal (rép. à int. Monk) 683.
Hôtel des postes dans les villes (rép. à à int. Puttee) 684.
Terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, au Manitoba (rép. à int. Puttee) 684.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Borden) 685.
Ile d'Orléans, service postal (rép. à int. Casgrain) 687.
Ventes de terres fédérales (rép. à int. Hughes) 688 ; (rép. à int. Roche) 837 ; 1926.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Bill (n° 4) Compagnie de téléphone (2e l.,) 717.
Bloomfield-Station, directeur de la poste (rép. à int. Fowler) 840.
Agents des Indiens comme gardiens (rép. à int. Tisdale) 840.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 975 ; (à int. Puttee) 1653, rapport de la commission d'enquête (rép. à int. Earle) 8352.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1004 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1045 et suiv.
Immigration irlandaise (rép. à int. Clarke) 1060.
Ernestown-Station, directeur de la poste (rép. à int. Wilson) 1062.
Immigration, statistique (rép. à int. Ross) 1064.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1160.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (rép. à int. Clare) 1231.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (rép. à int. Roche) (Marquette) 1232.
M. S. Jonasson (rép. à int. Davis) 1234.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Bell) 1338.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1390.
Immigrants pour l'Ontario (rép. à int. Robinson) 1651.
Transport des malles à Parkhill (rép. à int. Sproule) 1652 ; entre Ashcroft et Barkerville (rép. à int. Bennett) 1653.
Conseil du Travail de Toronto (rép. à int. Clarke) 1923.
Saint-Boniface, service postal (rép. à int. LaRivière) 1927.
Naturalisation, Acte (rép. à int. LaRivière) 2085.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 2086.
Chemins de fer, subventions en terre (rép. à int. Scott) 2172 ; 3933.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantanniers (rép. à int. Schell) 2382.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (rép. à int. Roche) 2385 (rép. à int. Bennett) 2588.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 2386 ; sub. en terres (rép. à int. Scott) 2671 ; 5000.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre, (rép. int. Bennett) 2388.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (rép. à int. Bennett) 2388.
Immigrants ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (rép. à int. Wilson) 2389 ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2587 ; examen médical (rép. à int. Clarke) 2854.
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (rép. à int. Fowler) 2587.
Ile du Prince-Edouard, gisements de houille (rép. à int. Hackett) 2589.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2600.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (rép. à int. Bennett) 2855.
Creek False, C.A., location (rép. à int. Morin) 2857.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2926; comité d'enquête (rép. à int. Borden) 3418 ; observ. Casgrain, débat, 4658 ; dépêche de Dawson, rép. à int. Borden, 4752.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3127 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3287.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320.
Service civil, employés et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3372.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, restrictions (déb. sur mot. pour 2e l.) 3399.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 3519.
Conseils de conciliation (rép. à int. Bell) 3759 ; 4150.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, 3930 et suiv.

McISAAC, Colin F.—*Suite.*

Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (rép. à int. Ingram) 4116.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (rép. à int. Ingram) 4117.
Montréal, bureau de poste (rép. à int. Monk) 4117-4118.
Employés des bureaux de poste, vacances (rép. à int. Monk) 4153.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4847 et suiv.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Richardson) 5005.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5236 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télég. Marconi (en comité) 5273 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés (sub.) 5300.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop. 6069.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5668 et suiv.
Postes : directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207 ; 14299 ; service des malles (sub.) 6269 ; salaires (sub.) 6340 ; transport des malles par chemin de fer (rép. à int. Wilson) 6478.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6593.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Haggart) 6614.
Immigration, agences (sub.) 6902 et suiv.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6969.
Rivière à la Pluie, service postal (rép. à observ. Borden 7102.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7172 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (rép. à observ. Osler) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (rép. à int. Lennox) 7421.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 ; 7639 et suiv.
Bill (n° 231) Compagnie de calorifères du Canada, 2e l., 7712.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7826.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8072.
M. D. J. Campbell, directeur de la poste à Macleod, destitution (rép. à int. Osler) 8318.
Commission du capital et du travail, 1886, membres (rép. à int. Kendall) 8318.
Wright, M. A. W,, organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (rép. à int. Scott) 8352.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8364.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Bill (n° 245) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 9339.
Travaux publics, entreprises adjugées (rép. à int. Thompson) 9340.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9689 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10013; bill (n° 235) 11552.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11147 et suiv.; 11386 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12723.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol., 12586, 12753.
Service postal, paroisses voisines de Montréla (rép. à int. Léonard) 12751.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 12828 ; en comité 114093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l., et adop., 14236.
Picton, bureau de poste (rép. à int. Alcorn) 13403.
Malles, distribution dans les campagnes (rép. à int. Wilson) 13531 ; (rép. à int Hackett) 14092 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (rép. à int. Thomson, Grey) 13536.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête (rép. int. LaRivière) 13536 ; 14283.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14051.
Employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Greenfield, M. J. R., N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app. (sub.) 14289.
Commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, aug. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297.
Latour, M. L. J. (rép. à int. Pope) 14290.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (rép. à int. Avery) 14296.
Buote, M. Jérôme, destitution (rép. à int. Hackett) 14298.
Postes, sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Télégraphe : réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514 et suiv.; (sur observ. Borden) 14844 ; (rép. à int. Taylor) 14985 ; (observ.) débat, 15153 et suiv.
Terres fédérales, protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14567.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14959 et suiv.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (rép. à motion Clancy pour doc.) 14572.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Boîtes postales pour journaux (rép. à int. Taylor) 14577.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (rép. à int. Talbot) 14581.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14589.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14648.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer Matane à Gaspé (sub.) 14788.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14974 et suiv.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 787.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (mot. pour doc.) 1340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10376 ; bill (n° 235) en comité, 10819.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11059.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13638.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13643.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Lieutenant-gouverneur d'Otnario (débat sur observ. Maclean) 124.
Changements ministérielrs, explications, débat, 185.
Alexandria, édifice public (sub.) 529.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (déb. sur mot. Laurier pour 2e l.) 1255 ; (en comité) 11254 ; 11375 ; 11803 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot pour 2e l.) 3382.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3813 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4017 et suiv. ; 4682.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5122.
Hétu, Rodolphe, libération (int.) 8151.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9299 ; bill (n° 235) en comité, 10684 et suiv. ; 10926 ; 11458 ; 11615 ; sur mot. pour 3e l., 12968 ; amendement, 12968 ; 12970.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10789 et suiv.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11449 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Banff, mines de houille de la réserve de, explication (sub.) 13291.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix, 1ère l., 454 ; 2e l., 647.
Bill (n° 111) chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition(sur int. Scott) 1637.
Bill (n° 119) Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comité, 3712 ; 3885 ; 3e l., 3885.
Budget (débat) 1865 ; 1883.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1880.
Frank, désastre (observ.) 2176 (int. 2314.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.
Bill (n° 140) chemin de fer de Cardiff, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.
Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3603 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (int.) 4153.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4491 ; primes (en comité sur résol.) 8198 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4548.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5354 et suiv. ; 5386 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5676.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5712 et suiv. ; 8424.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5922.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5998 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6776.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6987 et suiv. ; 6987 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6987 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7438 et suiv.
Ficelle d engerbage, primes à la fabrication, (en comité sur résol.) 7596 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7662 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8456 et suiv.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9059; (bill 235) en comité, 11614.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12081 et suiv.

OLIVER, Frank—*Suite.*

Territoire du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12568 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14171 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870 et suiv., 14727.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14894 et suiv.
Colombie Anglaise, commerce de bois (débat sur observ. Borden) 15069.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Changements ministériels, explications, débat, 197.
Revenu de l'Intérieur, min., appoint. (sub.) 244.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 638.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657.
Bill (n° 148) fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2613.
Yukon—concessions Treadgold (débat) 3015 ; lignes télégraphiques (sub.) 3098 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3615.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4447.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5099 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries observ. sur mot. pour 1ère l.) 6753.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6181.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7147 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7170 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7239.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7341.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ.) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7370 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7792.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8290.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
M. D. J. Campbell, directeur de la posee à MacLeod, destitution (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8330.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9542 ; bill (n° 235) en comité, 10867, 11543, 11583 ; sur mot. pour 3e l., 12948 ; amendement 12950, 12959.

OSLER, Edmund Boyd—*Suite.*

Explication de nature personnelle, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11928 et suiv., 11961 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12692, 12716.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12552.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13432.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13616 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis(observ. sur mot. Tarte pour doc.) 469 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv. ; comité, achat d'un livre intitulé : "Décisions des Orateurs de la Chambre", (mot.) 5497 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 5772.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10422.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :

Commerce et navigation (tableaux) 91.
Importation du grain par ports d'Ontario Occidental, en 1902, (rép. à int. Bennett) 99.
Expédition de grain de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Holmes) 555.
Destitution de M. E. Bourgeois (rép. à int. Wilmot) 556.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor et à observ. Borden) 557.
Houille, importation (rép. à int. Clarke) 686.
Sabordement de la goélette "Euxine" (rép. à mot. McLennan pour doc.) 716.
Articles admis en franchise, et droits réduits, (rép. à int. Clarke) 838.
Importation d'oxide d'aluminium (rép. à int. Robinson) 1063.
Bananes, importation (rép. à int. Robinson) 1234.
Bauxite, importation (rép. à int. Robinson) 1739.
Budget (débat) 2252.
Douanes, amendement à la loi (mot. pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes, 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (rép. à int. LaRivière) 3517.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3621.
Commerce, commissaire du, à Londres (rép. à int. Kemp) 3621 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3713.
Douanes (sub.) : ministère, appoint., 325 ; dépenses casuelles, 336 ; appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses au Yukon, 4113 ; employés (rép. à int. Monk) 5501 ;

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

employés, appointements (rép. à int. Clancy) 8351, (sub.) 14268 ; Thomas Kilroy, services (sub.) 14281.
Machines agricoles, détaxe (rép. à int. Roche) 3939.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4249 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233 et suiv.
Tarif de faveur anglais (rép. à int. Scott) 5505.
Arichat, édifice public (sub.) 6028.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (rép. à int. Bennett) 6194.
Goélette "Markland", saisie (rép. à observ. Kaulbach) 6197.
Winnipeg, entrepôt du roi (rép. à int. LaRivière) 6478.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6558.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7607 et suiv. (rép) à int. Clarke) 7794.
Canal du Sault Saint-Marie, construction et équipement (sub.) 7791.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8196 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8458 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10540 ; bill (n° 235) en comité, 10816 ; 11624 ; sur mot. pour 3e l., 13011.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11189 et suiv.; en comité, 11247 ; 11367 ; 11417 ; sur mot. pour 3e l., 12741.
Publications hebdomadaires (rép. à int. Scott) 11689.
Tabac, droits (rép. à int. Henderson) 12471.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12760 ; 12789 et suiv.
Famille Chevrier, et service civil (rép. à int. Fowler) 12972.
Importations : directes par l'Etat (rép. à int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin, 1903 (rép. à int. Henderson) 14223.
Cabotage aux Etats-Unis (rép. à observ. Taylor) 13403.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14113 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (rép. à int. Clarke) 14223.
Brennan, John P., destitution (rép. à int. Hackett) 14282.
Sucre importé pour la consommation (rép. à int. Henderson) 14579.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14674 et suiv.

POPE, Rufus H. (Compton) :

Changements ministériels, explications, débat, 194.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1594 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2327.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 et suiv. ; correspondance (mot. pour doc.) 2381.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, débat sur observ. Scott) 2568.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3064.

POPE, Rufus H.—*Suite.*
Employés publics, ingérence dans les élection (débat sur observ. et amend. Roche) 3313.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4390 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4497.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (int.) 4518.
Bill (n° 207) prohibant fabrication et vente de beurre falsifié (en comité) 5607 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique, observ. (débat) 5652 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6946.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7876 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8439.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston (sub.) 14250 et suiv.
Douanes, employés, appointements, (sub.) 14268 et suiv.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14285 et suiv.
Latour, M. L. J. (int.) 14290.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :
Revenu de l'intérieur, ministère, appoint. (sub.) 245 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 795.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2775.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5527.
Baie de Quinté, bouées (int.) 5778.
Belleville, port (int.) 5779.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade, pour adop. du 2e rapp.) 8313 et suiv.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int.) 8320.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329.
Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley, 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité et 3e l., 12399.
Chemin de Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9862.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet des résolution) 11053 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11809 et suiv.
Importations directes par l'Etat (int.) 12972.
Trent, canalisation (int.) 12973.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond (Maisonneuve) :
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6.
Pêcheries (rapp.) 91.
Marine et Pêcheries (rapp.) 247.
Steamers de l'Etat, commandants (rép. à int. Bell) 454.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 877.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1084.
Baie d'Hudson et baie James, droits de pêche (rép. à int. Lancaster, 1230.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (rép. à int. Wilmot) 1230, 1231.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (rép. à int. Earle) 1235, 6566.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage, 1ère l., 2171 ; retiré (sur mot. Laurier) 11565.
M. George Swinehammer (rép. à int. Borden) 2392.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3019.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3021.
M. F. Daly, destitution (rép. à int. Fowler) 3022.
Pêche aux huîtres, Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 3023.
Annandale, I. P.-E., feux d'alignement (rép. à int. Hackett) 3025.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3041.
Creek False, Vancouver (rép. à mot. Earle pour doc.) 3239, 5702.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (déb. sur mot. pour 2e l.) 3405 et suiv.; (rép. à int. Earle) 7793.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires, 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop. 7135.
M. Denis Ménard, destitution (rép. à int. Monk) 3664, 9342.
M. P. J. Veniot, Buthurst, absence (rép. à int. Wilmot) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Michael Daly, maître du port, Bathurst, destitution (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Nazaire Hatchey, pilote, maître du port, Bathurst, nomination (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (rép. à int. Wilmot) 3762.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, N.-B. (mise à la retraite) 3762.
Steamer "Minto", usage (rép. à int. Bell) 3763.
Ile du Prince-Edouard, communic. d'hiver (rép. à int. Lefurgey) 4154.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Bétail, frais d'inspection, appoint.(sub.) 4268.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, dépenses imprépues en général (sub.) 4269, 5205.
Levés hydrographiques (sub.) 4270 ; 7209.
Observatoire magnétique (sub.) 4270.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (rép. à int. Clarke) 6646.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Transports, commission (rép. à int. Borden) 4273.
Phares : gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction et aide à la navigation (sub.) 4327, 5495, 5930.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture de Lurcher et Ile d'Anticosti, pointe de l'est, 4327.
Cour des commissaires des pilotes de Montréal (sub.) 4327.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Quais, réparations (sub.) 4327.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4327, 13944.
Pêcheries, protection, C.-A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Pêche dans la zone de trois milles (rép. à int. Bell) 4333.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4682 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5205.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés, somme supplém. (sub.) 5223 ; 5397 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; droits du Dominion et des provinces (mot. pour doc.) 8159.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491.
Steamer "Bayfield", vente (rép. à int. Thomson, Grey) 5777.
Baie de Quinté, bouées (rép. à int. Porter) 5778.
Belleville, port (rép. à int. Porter) 5779.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'ouest (en comité) 6088 et suiv.
Chenal entre Kingston et Brockville, sub. (rép. à int. Reid) 6118.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755-56 et suiv. ; 6758 ; examen (sub.) 13805.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer) 6747.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.
Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire, 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.
Steamer "Alaska", achat (rép. à int. Bell) 6842.
Steamer "Monterey", naufrage (observ.) 7015.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Savard, M. P. V., emploi (rép. à int. Blain) 7107.
Northumberland, détroit, navigation hivernale (rép. à int. Hackett) 7107.
Nobles, M .Israël, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bishop, capitaine, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bill (n° 224) modifiant la loi des Pêcheries, 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du Bayfield, gratification (sub.) 7209.
Pêche au saumon dans la Colombie Anglaise, commission (mot. pour rapport) 7325.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (rép. à int. Monk) 8319.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (sur mot. pour 3e l., 8567.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin) 8573.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle) 10238 et suiv.; 10505.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (rép. à int. Russell) 10505.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11701 ; 11845 et suiv.
Quesnelle, C.A., barrage (rép. à int. Eearle) 11817.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 (mot. pour retirer projet de résol.) 12745.
Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 12747 ; 2e l., et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigalbles, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; bill (n° 260) à cette fin, 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; bill (n° 261) à cette fin, 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adop., 14230.
Acte concernant port de Sydney-nord (ch. 30, stat. 1879) amendement, en comité sur projet de résolution) 13058 ; bill (n° 262) à cette fin, 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.
Acte concernant sinistres maritimes, 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059 ; bill (n° 263) à cette fin, 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268 ; 13843-44.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13347.
Ligne télégraphique de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600.
Ile du Prince-Edouard, réclamations des expéditeurs de poisson (rép. à int. Lefurgey) 13649.
Steamers Stanley et Lansdowne, réparations (sub.) 13799.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Bétail, inspection (sub.) 13826.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aide, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Téléphone : service de signaux entre Port-Atkinson, C.-A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Arbitrage, mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Arcadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
White, M. C. W., appointements (sub. 13947.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Chemin de fer, de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska), pont de chemin de fer sur (sub.) 14813.
Phares, gardiens, augm. de salaire (rép. à int. Gauvreau) 14970.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Fowler) 14990.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :
L'Assomption, édifice public (sub.) 435.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2942.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3618 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4464.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'art. 40, 5042 ; en comité, 5385 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6003 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7360 et suiv., 7623 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10383 ; bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13554.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14428.
Garde-bestiaux, commission (int.) 14990.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution (sub.) 15028.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :
Saint-André, écluses, entreprise (int.) 202.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Hôtels des postes dans les villes (int.) 683.

PUTTEE, Arthur W.—*Suite.*
Terres du Pacifique, au Manitoba (int.) 684.
Immigrants, traitement (observ.) 888 ; installation (rép. à observ. Boyd) 1159.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 974 ; (int.) 1653.
Acte de conciliation, de 1900 (Bill n° 95) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890 ; 3371.
Budget (débat) 2222.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2551.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2635 et suiv.
Dragage : nouveau matériel (snag-boat) Manitoba (sub.) 2766 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3293.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.; (int.) 10757.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747, 5775, 6086, 6161, 7057 ; 3e l. et adop., 7058.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27. S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4362.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5634 et suiv.
Postes, service exétrieur (sub.) 6209 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6473 et suiv. ; 8372.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6780.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6856.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7375 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7545 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9377 ; bill (n° 235) en comité, 11545.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Lourier pour comité) 11165 ; 12035 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 542.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigon) 807.
Wendover, quai (sub.) 1493 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1506 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2720 et suiv.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3078 et suiv.
Intercolonial—aménagements à Lévis (sub.) 3836 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4167 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4241 et suiv.
Recensement (sub.) 4988 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5056 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5186 ; 5680 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5214 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233.
Chambre des communes, service téléphonique (observ.) 5261.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5287 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv. ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5551 et suiv.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int.) 6118.
Postes, service extérieur (sub.) 6129 et suiv. ; salaires (sub.) 6363.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6416 et suiv. ; 6507.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6543 et suiv.
Banques autorisées, faillites (int.) 6645.
Rapides des Galops, crausage et élargissement (sub.) 8619 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur projet de résolution, 11027.
Service de steamers entre le Canada et la la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11090 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11749 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12588 et suiv.
Rapide des Galops, barrage, construction (sub.) 12863 ; 13160.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12956 ; 12999 ; 13018 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot, pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13549 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13134.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 et suiv. ; installation électrique (sub.) 14426 et suiv.
Canal des Galops, élargissement (sub.) 13160 ; 14432.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13162.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13196 et suiv.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13185.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13502 et suiv.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591 et suiv.
Télégraphe : (sons fil Marconi) ligne de la baie de Chaleau à Belle-Isle (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13601 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13618 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640 et suiv.; amendement, 13640, rejeté par 40 contre 22, 13643.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14255 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14266 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Douanes, employés, appointements (sub.) 14273.
Intercolonial—nouveaux aménagements à Moncton (sub.) 14380 et suiv.; rails d'acier et chevilles (sub.) 14388 et suiv.; matériel roulant (sub.) 14391 et suiv.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394 et suiv.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437 et suiv.
Canal de Williamburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant (sub.) 14442.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Clinton, bureau de poste (sub.) 533.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 781.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1116.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1383.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Budget (débat) 2014.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3118 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4237 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4762.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 5005.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6683 et suiv., 6698 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6786.
Bill (n° 104), Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7690 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8010 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10305 ; bill (n° 235) en comité, 10894 ; sur mot. pour 3e l., 12958.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11267 et suiv., 11786 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Wingham, édifice public (sub.) 13389.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13704 et suiv.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13790 et suiv.
Télégraphe : poste de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14643.
Bill (n° 103) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14715.

RILEY, George (Victoria, C. A.) :

Bill (n° 152) chemin de fer du Pacifique Central du Sud, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Distribution postale gratuite à la campagne (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 389.
Parlement, sessions plus hâtives (amend. à mot. Boyd) 483.
Alexandria, édifice public (sub.) 518.
Cour de divorce (débat sur motion Charlton) 586.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 759.
Immigrants ; installation (rép. à observ. Boyd) 1164 ; pour l'Ontario (int.) 1651.
Bananes, importation (int.) 1234.
Budget (débat) 1892.
Explication de nature personnelle, article du "Citizen", d'Ottawa, 2085.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3793.
Fête du roi dans le comté d'Elgin, (observ.) 3239.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3827 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, perception des frais d'impression restés dus (int.) 4334.
M. W. McCreary, ex-député, lettre, lecture, 5548.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5708 ; 5962 et suiv. ; 6392 ; 6449 ; 6518 et suiv. ; 8425 et suiv. ; 3e l., 8589.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6065 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6650.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6696.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7251 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7813 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8002.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8221 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8325 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9488.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité) 11048 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11784 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13434.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13866 et suiv. ; 14715 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14733.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15157.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Importation de bauxite (int.) 1739.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4726.

ROCHE, William (Halifax) :

Budget (débat) 1959.
Employés publics, ingérence dans les élections, (débat sur observ. et amend. Roche, Marquette) 3308.

ROCHE, William—*Suite.*

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5370 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6772 ; agences (sub.) 6880 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7178.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7534 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9817.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13426.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13588 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, explication de nature personnelle, 13649.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13935.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Ligne transotlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14477.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14634.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 172) constituant en corporation la "City and County Bank of Canada", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2778 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, éclairage (int.) 3347.
Sommes payées au "Herald" de Montréal (int.) 8572.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, en comité, 11021.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11968 et suiv. ; sur mot. pour 3e l. (amend.) 12744.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415.

ROSS, James Hamilton (Territoire du Yukon) :

Yukon, concession minières, baux (mot. pour doc.) 1365.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Ministère des Douanes, appointements (sub.) 330.
Parlement, sessions plus plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 478.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 588, 602.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 609 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 792.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à int. Smith) 980.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ.) 2175.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2331.
Dragueurs, réparations (sub.) 2716.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2849.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3213 et suiv.

ROSS, Hon. William—*Suite.*
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3655 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification, en comité, 3869, 5537, 5743, 6522, 3e l., 8602.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4162 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4204 et suiv.; somme supplém., 5215 et et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5096 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5162 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5252 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5374 et suiv. ; 8121 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, (en comité) 5623 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5853.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6079.
Postes, service extérieur (sub.) 6146.
Goélette " Markland ", saisie (sur observ. Kaulback) 6197.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790 ; agences (sub.) 6905 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7198.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, de semence, en comité, 7439.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7825 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7888.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8179 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8543 et suiv.; aménagements à Saint-Jean (sub.) 14370.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9847.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12757 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13965.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14112.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14507.

ROCHE, William J. (Marquette) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 216 et suiv.
M. le juge Myers, nomination (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 409.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. pour doc.) 724.
Terres fédérales, ventes (int.) 837, 1926.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 872.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1154.

ROCHE, William J.—*Suite.*
M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int.) 1232.
M. S. Jonasson (int.) 1234.
Budget (débat) 1944.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend) débat, 3251.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés (int.) 3763 ; (mot. pour doc.) 3942 ; 9847.
Machines agricoles, détaxe (int.) 3939.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, achat de terres (int.) 2385 ; (mot. pour doc.) 4519.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5167 ; 5284.
M. Martin Jérôme, député à la législature (int.) 5504.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8079 et suiv.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int.) 8572.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid pour comité sur projet de résolution (débat) 9989 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12963 ; 12990 ; amendement, rejeté, 12965 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12006 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12729.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houilleurs (int.) 12470.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12575 ; autonomie (débat sur observ. Borden) 14191 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (Saint-Antoine, Montréal.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 853.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan (int.) 2385.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. pour doc.) 2417.

ROSS, William (Ontario-sud) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 487.
Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Immigration, statistique (int.) 1064.
Budget (débat) 2106.
Bill (n° 51) Banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2852.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3541.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 ; 4718.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5535 ; 5966 et suiv. ; 6525 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5620 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6670 ; 7447.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7844 et suiv.

ROSS, William—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10191.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Oshawa, édific public (sub.) 13378.
Intercolonial, commande de rails à la Compagnie Clergue (int.) 13953.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14721 et suiv.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2464.
Bill (n° 21), loi des chemins de fer, modification (en comité) 2682.
Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.
Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada", 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.
Bill (n° 199), Maison de réforme du Bon-Pasteur, de Saint-Jean, N.-B., en comité, 5010 et suiv.
Bill (n° 73), Compagnie de Force d'Ontario et de Québec, en comité, 5040.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot.) 5129.
Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport, sur motion Monk pour impression des documents, 8156.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8494 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9163-9176.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9688.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int.) 10504.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :
Alexandria, édifice public (sub.) 499 :
Bowmanville, édifice public (sub.) 524.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1573 et suiv.
Budget (débat) 2095.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int.) 2381.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4558.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923.
Explication de nature personnelle, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7542 et suiv.
Manifestation des Ecossais à Alexandria, invitation à lord Dundonald (observ.) 10803; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ.) 11011.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13188 et suiv.
Canal de Williamsburg, nomination de M. Stewart comme surintendant (explication de nature personnelle) 14901.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson, 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 34) chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (2e l.) 647.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l. et adop., 2853.
Bill (n° 69) constituant en comporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 840.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 902.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Subventions aux chemins de fer (int.) 1234 ; 1738 ; 1739 ; 2172 ; 3933.
Commerce de bois, coalition (int.) 1636 ; commission d'enquête (int.) 6375.
Frank, désastre (int.) 2170.
Bill (n° 137) vente et inspection des tissus, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 2386 ; subventions en terres (int.) 2671 ; 5000.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ.) débat, 2504 ; 2545.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3165 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4457.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4544 ; 5284.
Pension de M. L. W. Herchmer (int.) 5505.
Tarif de faveur anglais (int.) 5505.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ", en comité, 5546; 5774; 6410.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567 et suiv.
Bill (n° 214) pour faire droit à Florence Lee Gray, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5978 et suiv. ; 6532 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6061.
Postes, service extérieur (sub.) 6136 ; 6252.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration, agences (sub.) 6885 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6993 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6993 et suiv.

SCOTT, Walter—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub. 7003 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7070.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7579 et suiv.
Bill (n° 232) Actes des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (int.) 8352.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10437.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10767.
Publications hebdomadaires (int.) 11689.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (observ) 12079.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int.) 13289.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14141 et suiv. ; 14582.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14202 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14512 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions de 1899, motion pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille(sub.) 14808.
Brochure politique (explication de nature personnelle) 14885.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 400.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 806.
Transport des malles à Parkhill (int.) 1652.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3494 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3509 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13514.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14022 et suiv.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :
Intérieur (rapp.) 91.
Affaires des Indiens (rapp.) 91 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474.
Juges des cours de comté (rép. à int. Lennox) 5131.
Prêts aux Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du nord (en comité) 5797 et suiv., 5989 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5979.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6166.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Yukon—concessions Treadgold, taxes de représentation (rép. à int. Bell) 6193 ; (rép. à int. Borden) 6638, 7015.
Immigration, frais (rép. à int. Wilson) 6479; agences (sub.) 6870.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6567.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537, 6617, 6618, et les provinces maritimes, 6618; Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 6562, 6632 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; prison, construction, 6625 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en général, 6636.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6816 (sub.) 6827 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Arpentage (sub.) 6969.
Terres fédérales (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages (sub.) 7153.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985.
Asile militaire, pensions (sub.) 6999.
Banff, Territoires du Nord-Ouest, sources thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Observatoire astronomique (sub.) 7003.
Frais de justice (sub.) 7006.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010, secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010, aliénés, entretien (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7010.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Territoire du Yukon, gouvernement (sub.) 7013.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation des carnets d'arpenteurs, appointements (sub.) 7038.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105 ; 7516.
Indiens, Mississaga, réclamation (rép. à int. McColl) 7107.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Rivière Bow, pont, à Canmore, T.N.-O., frais de protection par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin à partir de Feulon-nord, Manitoba (sub.) 7141.
Commission de la frontire de l'Alaska, dépenses s'y rattachant (sub.) 7145.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Yukon—territoire, remboursement au conseil de ses dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163 ; 7495.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (rép. à mot. Lennox pour doc.) 7325.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Chemins et ponts, sentiers (trails) frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503 ; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7411.
Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l., et adop., 9614.
Yukon—commission Treadgold, choix des commissaires (rép. à int. Borden) 7518.
Indiens, réserve de Duceis (ré. à int. Bennett) 8151.
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (rép. à int. Carscallen) 8352.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (rép. à int. Roche, Marquette) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8869-8892.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12695.
Terres fédérales, motion pour bill modifiant loi concernant les terres fédérales (retirée) 13721.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2553.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (mot. pour 2e l.,) 2887, 3943.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int.) 3344 ; mot. pour doc., 3841-42.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3678 et suiv., 3847 et suiv., 3988 et suiv. ; 5742 ; 6421.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (int.) 3937.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4066 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies(mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Milice—officiers des corps permanents (int.) 4601, 6645.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4940.
Quarantaine (sub.) 5204.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5665.
Bill (n° 208) modifiant loi des postes, en comité, 6055 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6098.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986.

SMITH, Ernest D.—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub.) 7004.
Recensement (sub.) 7303 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7586 et suiv.
Visiteurs au Canada (observ.) 7713.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801.
Service océanique (débat sur observations Hughes) 7819 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volailles, graines et fruits (sub.) 7840 et suiv.

SMITH, Ralph (Vancouver)
Bill (n° 77) pouvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer, 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers(observ.) 970.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2598.
Canada Foundry Company, grève des employés (int.) 7423.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 123.
Affaires des Indiens (sub.) 286 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7475 et suiv.
M. W. W. Fitzgerald, homestead et préemption (mot. pour doc.) 293.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 356 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 372.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 382.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (int.) 418.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 423 et suiv.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 432 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Alexandria, édifice public (sub.) 506.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 576 et suiv.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. pour doc.) 602.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 660.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 680 (débat sur mot. Maclean) 1243.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, 2e l. et mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 761.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 887.
Tonnage, droits, abolition (int.) 896.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, 1900 (2e l.) 914.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1006.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Commission de refonte des statuts (int.) 1058.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1322 et suiv.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1356.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1394.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1397.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1518 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1477.
Wendover, quai (sub.) 1497 et suiv.
Tarif allemand, correspondance (observ.) 1512.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1578 et suiv.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1645.
Napanee, bureau de poste (int.) 1652.
Bill (n° 117) chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'ouest, 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 1802.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Ocidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1872 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2324.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2341.
Murray-Bal, quai (sub.) 2350.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2361.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc) 2411 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, correspondance entre législature et gouvernement (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2423.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2431.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (rép. à mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (observ.) 2479 ; 2501.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2581.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2644.
Dragueurs, réparations (sub.) 2715.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 3100.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3133.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int.) 3331.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3362.
Juges, frais de voyage, Colombie-Anglaise (sub.) 3522.
Cour de l'Echiquier, M. Duncan Clarke, app. (sub.) 3528 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsustance (sub.), 3534, 3538.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Transports, commission (débat sur observ. Borden) Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3638 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3685 et suiv., 3850 et suiv., 3971 et suiv., 4021 et suiv., 4137 et suiv., 5709, 5759 et suiv., 6311 et suiv., 6382, 6412, 6491, 8431; 3e l., 8596.
Bill (n° 134) Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, en comité, 3709.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3845.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3907 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3915.
Douanes : ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.; journaux, livres, timbres, etc. 4108 et suiv.
Peaux, inspection (communic.) 4113.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5079 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5180 et suiv., 5678 et suiv.; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5692 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5226 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 et suiv.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5270.
Chambre des communes (sub.) 5447 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5475 ; appointements (sub.) 6274.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément d'appointements (sub.) 5594 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5661 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5787 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5909.
Bill (n° 218) subsides (en comité) 6378 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6604, 6609.
Transports, politique du gouvt (int.) 6637.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence, en comité, 6693 et suiv., 7430 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6757.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6806.
Ajournement, procédure (observ.) débat, 6843.
Immigration, agences (sub.) 6870 et suiv.; somme additionnelle, achat de tentes (sub.) 7055.
Arpentage (sub.) 6970 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6991 et suiv.
Justice, frais (sub.) 7006 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7018 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7034 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7263.
Recensement (sub.) 7270 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7334.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboudsement (sub.) 7494 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7503 et suiv.; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7512 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7529 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, 7565 et suiv. ; 7624 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7698 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7709 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11018.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7831.
Agriculture, service frigorifique, bétail, laiterie, graines et fruits (sub.) 7868 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-TroncPacifique, 3e l., 8293 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8438.
Conférence internationale, débats, publication (int.) 8468.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8476 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8643 et suiv.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int.) 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8996 ; bill (n° 235) (débat sur mot. Laurier pour 1ère l.) 7960 ; en comité, 10691 ; 10903 ; 11571 ; 11653 ; sur mot. pour 3e l., 12913 ; 13031 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13539 et suiv.
Marine allemande, recrutement du Canada (int.) 8968.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9691.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10244.
Kingston, pénitencier, fourniture des épiceries et provisions (int.) 10364.
Bestiaux, l'anthrax, maladie fatale (int.) 10367.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10756.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et sur articles du Star et du Globe de Toronto, 10770 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11079.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (en comité) 11098 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11210; 11225 et suiv. ; 11379 et suiv. ; 11753 ; 11855 ; 11888 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12695.
Yukon—Concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11337 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11680 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 11815 et suiv.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Félicitations au premier ministre, 11948.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Service civil, acte, modification (en comité sur projet de résol.) 12622 et suiv.
Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 et suiv. ; à Halifax, 13083 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Sorel, quai, en eau profonde (sub.) 13116.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13579 et suiv.
Ports et rivières en général (sub.) 13580.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelley (sub.) 13597.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13727.
Kamouraska, jetée (sub.) 13736.
Sept-Iles, quai (sub.) 13761 et suiv.
Fumigation, stations de (sub.) 13782 et suiv.
Archives (sub.) 13783.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13820 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13913 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13944 et suiv.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949 et suiv.
Recensement, cot, sur observ. et amendement Blain (sub.) 14005 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (pour comité sur projet de résolution) 14077 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14061 et suiv.
Indiens, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 et suiv.; vêtements (sub.) 14067.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074 et suiv., 14332.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14099 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 14234.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14132 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14239 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14323 et suiv.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (int.) 14343.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14470.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14517 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14540.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14550.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par "l'Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14564.
Terres fédérales, protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14566 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14584 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14637 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14662 et suiv.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive nord (sub.) 14696 et suiv.
Alaska, frontière, jugement de la commission d'arbitrage, signatures (int.) 14702.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14765 et suiv.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14816; article 8) 14822.

STEPHENS, George (Kent, O.) :
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et lac Erié, 1ère l., 2768; 2e l., 3059; en comité et 3e l., 4752.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4920 et suiv.; 6397.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8339 et suiv.

STEPHENS, George—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10227.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11272; 11837.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 479.
Peseurs de grain automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (mot. pour doc.) 869; 902.
Bill (n° 124) chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l., 1828; 2e l., 2120; en comité, 3885; 3e l., 3885.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4348.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (mot. pour comité) 6188.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10500.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Travaux publics, rapport du ministère, 5.
Bureau de poste de Valleyfield (rép. à int. Monk) 100 (rép. à observ. Monk) 7320.
Distribution postale gratuite à la campagne (rép. à int. Robinson) 289.
Saint-André, écluses, entreprise (rép. à int. Puttee) 292; quai, réparations (sub.) 6093.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Wilmot) 293.
Travaux publics, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 347.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347.
Hôtel des monnaies, succursale, Ottawa (sub.) 350; construction (rép. à int. Carscallen) 11222.
Musée national Victoria (sub.) 371.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419; quai du nord (sub.) 1212.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420; 13305; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422; 497; 13307; salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429; dans les provinces maritimes (sub.) 429; dans Ontario (sub.) 651; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 431 et suiv.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434; (int. Monk) 3342-43.
Lévis, édifice public (sub.) 438; 13318.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; 13324; édifices publics (sub.) 444; port (aval) améliorations (sub.) 3486; hôtel des postes (sub.) 13333.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 et suiv.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 451 et suiv.; dragage (sub.) 6104.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519; brise-lames (sub.) 1396.
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (rép. à mot. Sproule pour doc.) 603.
Fort-William, édifice public (sub.) 651.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ;; 6039.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656.
Rideau Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033.
Toronto, douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes (sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; bureau du sous-receveur (sub.) 6039 ; (sub.) 666.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Capitaines de phares flottants (rép. à int. Gauvreau) 682.
Woodstock, N.-B., bureau de poste (rép. à int. Hale) 689.
Eclairage de la Chambre (rép. à int. Clarke) 837.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Territoires du Nord-Ouest, palais de Justice (sub.) 983 ; ponts (sub.) 2796.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
La Biche, palais de Justice (sub. 984.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Fermes expérimentales (sub.) 998.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999, 1004 ; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs (sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service, téléphonique, 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (rép. à int. Rosamond) 1043.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (app.) 1044 ; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096.
M. L. J. Latour et "Le Canada" (rép. à int. Léonard) 1062.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (rép. à int. Léonard) 1086.
Edifices publics du Canada, éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (rép. à int. Clarke) 5501.
Edifices publics fédéraux, force électrique et autres pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Big Pond, quai, (sub.) 1102.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.
Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Cow-Bay, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Digby, quai, réparations (sub.) 1113.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113.
Economy, quai, prolongement (sub.) 1117.
Fort-Lawrence, jetée-débarcadère (sub.) 1117.
Friar's Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118.
Grande-Rivière, entrée du port, améliorations (sub.) 1125 ; quai, 13734.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Hawk Point Inlet, chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Anse au Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Judique, brise-lames, réparations, etc. (sub.) 1134.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
New-Campbellton, quai de ballast (sub.) 1175.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179.
Poirierville, quai (sub.) 1179.
Port-George, brise-lames (sub,.) 1179.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1186.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Cascumpec, havre ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, améliorations (sub.) 1188.
Bois créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Montague (en bas), quai Aitken (sub.) 1193.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations, rivière Clinton et rivière des Français, entrée (sub.) 13493.
Ile du Prince-Edouard, jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Souris, Pointe de Knlght, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Anderson's Hollow, N.B., quai, amélior. et répar. (sub.) 1197.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai, 1211.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, et. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Jean, brise-lames de la Pointe-du-Nègre (sub.) 1216 ; jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (rép. à int. Davis) 1233.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (rép. à int. Boyd) 1339.
Blind-River, quai (rép. à int. Birkett) 1340.
Bronte. port (sub.) 1398 ; 13507.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Goderich, port (sub.) 1410.
Ports, rivières et ponts en général : Provinces maritimes (sub.) 1220 ; Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317.
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Midland, port, dragage (sub.) 1422.
Oakville, jetée (sub.) 1423.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Owen-Sound, port (sub.) 1423 (rép. à int. Thomson) 5500.
Pickering, port (sub.) 1424.
Point-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Rivière au Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivière Ottawa, travaux à Petewawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419 ; près Ile Wolfe (sub.) 13523.
Port-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Southampton, port (sub.) 1477.
Sturgeon Falls, quai (sub.) 1481.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Toronto, port (sub.) 1482.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Hnausa, quai (sub.) 1499.
Lac Dauphin, décharge (sub.) 1499.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Ile-aux-Grues, quai (sub.) 1567.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 1567.
Grande-Vallée, jetée, 1568 et suiv.
Amherst, N.-E., bureau de poste (rép. à int. Bell) 1648.
Napanee, bureau de poste (rép. à int. Sproule) 1652.
Dragueurs, coût (rép. à int. Blain) 1924.
Navigation fluviale au Manitoba (rép. à int. LaRivière) 1928.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Digby, port, améliorations (rép. à int. Fowler) 2172.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (rép. à observ. Taylor) 2174.
Québec : Port, entrefilet du "Soleil", (rép. à int. Casgrain) 2313.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Lanc Saint-Jean, quai (sub.) 2319 ; dragage (sub.) 13736.
Laprairie, jetées, brise-lames, travaux de protection (sub.) 2324 ; 13737.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.; dragage (sub.) 13750.
Ile d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
Rivière Nicolet, dragage (sub.) 2354.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358 ; port (sub.) 13754.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond, 2359.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, réparations (sub.) 2368 ; 13734.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13107 ; correspondance (rép. à mot. Pope pour doc.) 2381.
Trois-Rivières, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bureau des traducteurs des Débats (rép. à int. Clarke) 2391 (rép. à int. Blain) 3936.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, (débat sur observ. Scott) 2574.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2659.
Dragueurs ; réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2701 et suiv. ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (rép. à int. Thomson) 5500.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2758 et suiv.
Dragage ; nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat) (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins : provinces maritimes (sub.) 2796 ; 3093 ; Belle-Ile (sub.) 2807 ; 3093 ; Iles de la Madeleine (sub.) 2810 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3092 ; golfe Saint-Laurent (sub.) 3093 ; Colombie Anglaise (sub.) 3097 ; Yukon (sub.) 3097 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 3096.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Employés surnuméraires, appoint. (sub.) 2850.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (rép. à mot. Grant pour doc.) 2862.
Annandale, I.P.-E., jetée (rép. à int. Hackett) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (rép. à int. Hackett) 3026.
Travaux publics (sub.) 3029.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ile du Prince-Edouard et continent, lignes télégraphiques (sub.) 3092.
Summerside, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3347.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3407.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv. ; nouveau quai, contrat pour construction (rép. à int. Casgrain) 4116.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; 13521.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 (rép. à int. Puttee) 10757 (rép. à int. McCreary) 14578.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488 ; 13163 ; 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 4504.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (rép. à int. Lefurgey) 3517.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3525.
Immigrants, examen médical (rép. à int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (rép. à int. Wilson) 5500.
M. Camille Desjardins, nomination (rép. à int. Bureau) 3664.
Canal Welland, force motrice, "Hamilton Electric Light Company" (rép. à int. Lancaster) 3939.
"Imperial Buidding", Ottawa, loyer (rép. à int. Ingram) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification et refonte (en comité) 4033 et suiv.
Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.
Observatoire magnétique, service météorologique, levés hydrographiques (sub.) 4271.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4302 et suiv.
Chambre, ventilation (rép. à observ. Taylor) 4518.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4615.
Woodstock, bureau de poste (rép. à mot. Borden pour doc.) 4723.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4749.
Archives dans édifices du parlement, protection (rép. à int. Holmes) 4838.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5330 et suiv. ; 5413 et suiv.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, présentation en l'absence de M. Mulock, 1ère l., 5420.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (rép. à int. LaRivière) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (rép. à int. LaRivière) 5503.
Saint-Boniface, bureau des mandats-poste (rép. à int. LaRivière) 5504.
M. Martin Jérôme, député à la législature (rép. à int. Roche) 5504.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (rép. à int. Thomson, Grey) 5778.
Toronto, travaux publics, employés (rép. à int. Clarke) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (rép. à int. Clarke) 5780.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5947.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (rép. à int. Taylor) 5960.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Yukon—Sentiers (trails), chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038.
Ottawa, édifices publics, éclairage électrique (sub.) 6039 ; gaz et lumière électrique (sub.) 6042 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6084 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Saint-Laurent (île d'Orléans) quai (sub.) 6105.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 6106.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean), quai (sub.) 6108.
Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Baie Hardy, C.A., quai (sub.) 6116.
Québec (province), lignes télégraphiques (sub.) 6116.
Réserve indienne de Alexander, ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Esquimalt, bassin de radoub, constable spéciaux (sub.) 6118.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 6869.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force hydraulique de la rivière Assiniboine (en comité) 7058.
Latour, M. L. J., congé (rép. à int. Blain) 7106.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à observ. Morrison) 7220.
Beauharnois, représntation , indépendance du parlemnt (débat sur observ. Monk) 7320.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (mot. pour renvoi au comité) 8047.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8049 et suiv.
Steamer "Quadra", mess des officiers (rép. à int. Taylor) 10082.
Rivière Richelieu, crue des aux (rép. à int. Monk) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10778 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11231 et suiv., 11377 et suiv., 11404 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11699, 11829, 11952 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12649 et suiv.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11341 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (rép. à int. Talbot) 11454.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (rép. à int. Taylor) 11454.
Nouveau musée géologique (rép. à int. Birkett) 11455.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11468 et suiv., 11652.
Pointe Nepean, usage (rép. à int. Fowler) 12086.
Dragueur "International" (rép. à int. Birkett) 12086.
Grande-Rivière, dragage (rép. à int. Lancaster) 12750, 13292.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755.
Galerie nationale du Canada (rép. à int. Hughes, Vict.) 12973.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comité, 13224 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13251 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13269.
Port-Arthur et Fort-William, nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (rép. à int. Hughes, Victoria) 13291.
Transports, commission (rép. à int. Clarke) 13293.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13296 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298.
Digby, édifices publics, améliorations (sub.) 13299.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300.
Sydney-nord, édifice public (sub.) 13300.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Woodstock, N.B., arsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 ; dépôt d'armes (sub.) 13393.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Québec, ville, magasin pour ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement(sub.) 13344.
Terrebonne, édifice public (sub.) 13324.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Owen-Sound, édifice public (sub.) rép. à MM. Bennett et Thompson, 13329 ; à M. Borden, 13332.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Trois-Rivières, douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336 ; mur de soutènement (sub.) 13346.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Montréal, bureau de poste (sub.) 13333 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343 ; nouveau bureau de poste (sub.) 13347.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Toronto, remise pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale, bureau de poste (sub.) 13379 ; salle d'armes, pavage et trottoirs (sub.) 13382.
Ottawa, édifices publics : édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Brantford, salle d'exercices (sub.) 13375.
Sainte-Marie(comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Oshawa, édifice public (sub.) 13337.
Deseronto, édifice public (sub.) 13379.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Hamilton, édifice public (sub.) 13380.
Windsor, édifice public (sub.) 13380 ; port, barrages, creusage, etc. (sub.) 14541.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Picton, édifice public (sub.) 13380.
Toronto, magasin militaire (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, entrée de l'est, jetée (sub.) 13526-27.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, nouvel asecnseur (sub.) 13382 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édidfices du parlement (sub.) 13387.
London, magasin militaire (sub.) 13382.
Kingston, collège militaire, nouvelles écuries (sub.) 13385 ; caserne de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Cobourg, améliorations (sub.) 13385.
Hawkesbury, bureau de poste (sub.) 13387.
Wingham, édifice public (sub.) 13387..
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers, y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Edmonton, prison (sub.) 13397.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
White-Horse (Yukon) bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête, rapport (rép. à int. Borden) 13402 ; 13530.
Port d'Abbott, N.E. (sub.) 13409.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Bayfield, port, réparations (sub.) 13409.
Baxter, port, brise-lames (sub.) 13411.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.
Grand-Havre (Port Bevis) quai (sub.) 13411.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Cow-Bay Run, brise-lames (sub.) 13447.
Chéticamp, quai (sub.) 13448.
Ile Caribou, havre de refuge (sub.) 13448.
Chigoggin, jetée (sub.) 13448.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 13448.
Donald's Head, brise-lames (sub.) 13448.
Duncan's Cove, quai, abords (sub.) 13448.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Ile du Cap de Sable, havre (sub.) 13449.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.
Fort-Laurent, jetée de débarquement (sub.) 13450.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451.
Baie des Glaces, N.E., quai (sub.) 13454.
Grand-Narrows, quai (sub.) 13466.
Georgeville, quai (sub.) 13467.
Hall, port, améliorations (sub.) 13467.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Iona, port (sub.) 13468.
Livington's-Cove, brise-lames (sub.) 13469.
L'Ardoise, brise-lames (sub.) 13469.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Pointe McKay, quai (sub.) 13470.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Anse Maligne, port, travaux (sub.) 13470.
Main-à-Dieu, brise-lames (sub.) 13470.
Margaretville, brise-lames (sub.) 13470.
Ketch, port, chenal (sub.) 13470.
Kingsport, quai (sub.) 13470.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Malagawatch, chenal des barques (sub.) 13471.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Melbourne, quai (sub.) 13471.
Necum Teuch, travaux (sub.) 13472.
North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Rivière du Nord, Sainte-Anne))quai (sub.) 13472.
Noël, quai de (sub.) 13473.
Ogden's Pond, protection du rivage (sub.) 13473.
Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai (sub.) 13474.
Prospect, quai de (sub.) 13474.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Pugwash, quai (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pictou, phare de, protection (sub.) 13474.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-George, brise-lames (sub.) 13480.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481.
Skinner's Cove, chenal et travaux de protection (sub.) 13482.
Sydney, quarantaine, quai (sub.) 13482.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wolfville, quai (sub.) 13487.
White's Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Beach-Point, I.P.-E., chenal (sub.) 13488.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Cove-Head, port, chenal (sub.) 13492.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Cardigan-nord, jetée (sub.) 13493.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Baie de Richmond, quai, près passage de Grande-Rivière (sub.) 13493.
Summerside, brise-lames (sub.) 13494.
Cap-Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.
Dalhousie, port (sub.) 13504.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Dipper-Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Cap Hopewll, quai (sub.) 13504.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
North-Head, Grand-Manan, brise-lames, (sub.) 13505.
Petit-Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (sub.) 13505.
Richibouctou, port, jetée nord (sub.) 13505.
Armstrong, Ont., dragage (sub.) 13506.
Blind-River, quai, caisson de tête (sub.) 13506.
Baie de Barry, rivière Madawaska, quai (sub.) 13506.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 13510.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13515.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13515.
Little Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13516.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517.
Pembroke, quai (sub.) 13520.
Parry-Sound, quai (sub.) 13520.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-Credit, lac Ontario (sub.) 13523.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Toronto, port, entrée de l'est, jetée de l'ouest, paiement à MM. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527, 13578.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
Springhill, N.-E., accident (rép. à observ. Logan) 13529.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13584.
Colombie Anglaise, dragage, nouvel outillage (sub.) 13585 ; remorqueur (int.) 13591.
Dragueur "Manitoba", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Ile du Prince-Edouard, nouveau remorqueur (sub.) 13585.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Hull, ponts et chaussées (sub.) 13594.
Ottawa, pont Dufferin et pont des Sapeurs (sub.) 13594.
Bryson, pont (sub.) 13591.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Edmonton, pont sur Saskatchewan (sub.) 13596.
Halage, sentier, de la rivière de la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Téléphone : ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; de l'Ile de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Télégraphe : ligne de l'Ile au Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; de la baie aux Renards à la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; de la baie de Chatham à Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; de Sainte-Anne au lac Clair (sub.) 13606 ; entre Sainte-Agnès, Saint-Urbain et Petite-Rivière (sub.) 13608 ; d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; de Victoria à Saint-André (sub.) 13609 ; de la Montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13612.
Ingénieur en chef, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13638.
Yukon—frais d'administration (sub.) 13643.
Territoires du Nord-Ouest, ponts sur rivières Pelly et Old Man (sub.) 13643.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bois-Brulé, jetée (sub.) 13725.
Cacouna, quai (sub.) 13725.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Desjardins (Pontiac), quai (sub.) 13733.
Douglastown, pile (sub.) 13733.
Rivière Gatineau, protection, près du pont du C.P.R. (sub.) 13733.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Mistook (Delisle), quai (sub.) 13738.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Notre-Dame du Portage, quai (sub.) 13741.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741, 13743.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai (sub.) 13745.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Port-Daniel, quai (sub) 13745.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Rimouski, jetée et bassin de marée (sub.) 13746.
Rivière Jésus, dragage (sub.) 13747.
Rivière Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Shegawake, port (sub.) 13757.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Sabrevois, quai (sub.) 13764.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-Godefroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769.
Saint-Gédéon, Iles, quai (sub.) 13770.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13774.
Yamaska, écluse, dragage (sub.) 13778.
Ewart, M., ingénieur en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14102 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14536.
Immigrants atteints de trachoma, etc., hôpital (sub.) 14538.
Québec (ville), nouvelle fonderie (sub.) 14540.
Springhill, N.-E., édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Dépôts d'immigrants (sub.) 14540.
Ville-Marie, lac Témiscamingue, quai (sub.) 14541.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (rép. à int. Demers) 14576 ; subvention, 14803.
Montréal, port, hangars permanents (rép. à int. Bureau) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding", (rép. à int. Bureau) 14577.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (rép. à int. Grant) 14579 ; (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660; 14745 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'Ile Manitouline à la rive Nord (sub.) 14696 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14815.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15039 et suiv.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :
Budget(débat) 1929.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4049 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923 ; 6428 ; 6536.
Privilèges et élections, comité, 1er rapp., commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) 5700.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9711.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10788.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :
Bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Saunders, Dr. C. E., nomination (int.) 1737.
Bill (n° 144) chemin de fer Interprovincial et de la baie James, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 145) Compagnie du pont de Québec, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.
Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.
Dragueurs, réparations (sub.) 2718.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (int.) 3023.
Explication de nature personnelle, entrefilet du Citizen d'Ottawa, 3237.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5322.
Ferme expérimentale, Mlle Hagar (int.) 5499.
Lettre de M. W. McCraney, ex-député (observ. sur lecture par M. J. Robinson) 5549.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9736; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12993 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (int.) 11454 (mot. pour doc.) 11565.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12611 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13043 et suiv.
Montmagny, édifice public (sub.) 13333.
Chemin de fer Transcontinental national ; bill (n° 235) pétitions contre, responsabilité des députés au sujet des signatures (int.) 12971 ; (observ.) 15147 et suiv., motion pour renvoi des pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.
Bill (n° 261), pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14226 et suiv.
Messagers au service de M. Taylor (int.) 14580.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (int.) 14580.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14756 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :
Changements ministériels (explications) débat, 138 ; 166.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 350 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 371 et suiv.
Bétail canadien ,embargo (mot. Bell) 399.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 452 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. pour doc.) 456.
Chemin de fe de la Rive Sud (mot. pour doc.) 457..
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Clinton, bureau de poste (sub.) 536.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. pour doc.) 689.
Compagnie du chemin souterrain de Montréal (mot. pour doc.) 723.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, cale-sèche, commission (mot. pour doc.) 723.
Québec, améliorations au port, soumissions (mot. pour doc.) 723 (sub.) 3454 et suiv.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 864.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Mackenzie et Mann, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1121 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1202.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 et suiv.
Amherstburg, dragage (sub.) 1221.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1350.
Commission des transports (mot. pour doc.) 1366.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1593 et suiv.
Budget (débat) 1678.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2322.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343 et suiv.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364 et suiv.
Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! jetée (sub.) 2367 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2371 et suiv., 3498.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2526.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2591 et suiv.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2667.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et Pêche., 2702 et suiv.
Drague hydraulique, prov., marit. (sub.) 2758 et suiv.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3048.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3084 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, prov. marit., golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3093 et suiv.; Yukon (sub.) 3097 et suiv.
Revision du tarif (mot. pour doc.) 3109.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3207.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3490 et suiv.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3575.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4195 et suiv.
Marine et Pêcheries, dép. imprévues en général (sub.) 4269.
Observatoire magnétique, levés hydrographiques, service météorologique (sub.) 4270 et suiv.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4366 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4476 ; primes (en comité sur résol.) 8173 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4610.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4680 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (amendement) débat, 5012, 5046.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5528, 6309.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5792 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6891 et suiv.
Démission de l'hon. A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6963.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7196 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ, Bourassa) 7267.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport (rép. à observ. Monk) sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp., 8261 et suiv.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7384 et suiv.
Ficelle d'engerbage, prime à la fabrication, en comité sur résol., 7524 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14339.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7787 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7805 et suiv.
Service océanique, débat sur observ. Hughes, 7813 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8257.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service, (en comité sur projet de résolution) 8473.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9900 ; bill (n° 235) en comité, 10685 ; 10752 et suiv.
Journaux et directeurs de la poste (observ.) 14973.
Steamer "Eureka" (observ.) 14991 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15024.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15120.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Recensement de 1901, coût (int.) 205 ; 207 ; 294 (sub.) 4991.
Revenu de l'intérieur, ministre, appointements (sub.) 241.
Paiements à M. P. D. Tyerman (int.) 290.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Edifice public à Alexandria (sub.) 514.
Rapport, demande de (int.) 556.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest, 1re l., 834 ; 2e l., 1003.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 858.
Dépôts d'armes (sub.) 996.
Kingston, jetée, reconstruction (sub.) 1135.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1200 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1398.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1417.
Guerre Sud-africaine, médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int.) 1737.
Budget (débat) 2034 ; 2251.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (observ.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2424 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3537 et suiv.; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3633 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3637 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4036 et suiv. ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 et suiv.
Gendarmerie à cheval, tentes (int.) 3940.
Milice, achat de tentes (int.) 3940 ; 5959.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4507 et suiv.
Chambre, ventilation (observ.) 4518 ; 6615.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4643.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131.
Quarantaine (sub.) 5179 et suiv. ; 5685 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5225 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5298 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5462.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5495 ; 5938.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5857 et suiv.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int.) 5960.

TAYLOR, George—*Suite.*

Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (int.) 6193.
Bill (n° 215) modifiant code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6851.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 6867 ; 7560 ; 7353 ; 7654 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernemeint (débat sur observ. Borden) 7345.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7433 et suiv.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7504 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7523 et suiv. ; inspection (sub.) 7995 et suiv. ; 8006.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7871 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int.) 10081.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10830 et suiv. ; 11557 ; 11612 ; 12506 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12954 ; 13006 (amend.) 13007 ; 13024 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13543 et suiv.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (int.) 11454.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11745 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12731 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (observ.) 11813 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825 et suiv.
Cabotage, privilèges (rép. à observ. Laurier) 12970.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (en comité sur projet de résolution) 13038.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13049 et suiv.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13197 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13213.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13248 et suiv.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Canal Rideau, employés, paiement (int.) 13574.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau(sub.) 13618 et suiv.
Iles Wolfe et Howe, travaux (observ.) 13778.
Anderson, M. J. G., emploi (int.) 13788 et suiv.

TAYLOR, George—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14270 et suiv.
Commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14430.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437.
Boîtes postales pour journaux (int.) 14577.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14854 et suiv.; 14985 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt, 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; 2853 ; 3e l., 2853.
Alexandria, édifice public (sub.) 510.
Clinton, bureau de poste (sub.) 545.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 57) Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, en comité, 1878.
Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 2063.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2496 ; état et besoins (observ.) 5895.
Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931 ; 4128 ; 3e l., 4129.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3526.
Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11895 et suiv.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13705 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman (Grey-nord) :
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 668.
Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (bill n° 96) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat 3117 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép., (sub.) 4248 et suiv.
Agences commerciales du gouvernement (int.) 4516.
Recensemnt ,(sub.) 4994 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5182 et suiv.
Pêcheries, construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman—*Suite.*
Owen-Sound, port (int.) 5500.
Dragueurs, capacité (int.) 5500.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Steamer "Bayfield", vente (int.) 5777.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (int.) 5778.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5939.
Arichat, édifice public (sub.) 6026.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Postes, service extérieur (sub.) 6262.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7477 et suiv.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7492 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7606 et suiv ; inspection (sub.) 8008.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8464.
Travaux publics, entreprises adjugées (int.) 9340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9838 ; bill (n° 235) pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11265 et suiv.; 11788 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13239 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13329.
Longueil, édifice public (sub.) 13337.
Sainte-Marie, (comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Picton, édifice public (sub.) 13381.
Ottawa, édifices publics, nouveau hangar à charbon (sub.) 13383.
Wingham, édifice public (sub. 13387 et suiv.
Malles, transport entre Balaclava et Owen-Sound (int.) 13536.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 et suiv.; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13585.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13586.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 590.
Agents des Indiens comme gardiens (int.) 840.
Affaires des Indiens, baux, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 1365.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1369, 3355.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2674 et suiv., 3855, 3972 et suiv., 4021 et suiv, 6279 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3134 et suiv.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3340.
Milice (sub.) solde et indemnité, débat, 3714 et suiv.; appointements et salaires, 3737 et suiv.; transport des troupes et du matériel, 3886 et suiv.; défense d'Esquimalt, 2914 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à obesrv. Logan) 4579.
Bill (n° 73) Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.

TISDALE, Hon. David—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5141.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5344 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6191.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité, 11177 et suiv.; en comité, 11226 et suiv., 11355 et suiv., 11690 ; sur mot. pour 3e l., 12626.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11350 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13315.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13681 et suiv.

TOBIN, Edmund William (Richmond et Wolfe) :
Bill (n° 115) Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

TOLMIE, John (Bruce-ouest) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11217.

TUCKER, Joseph John (Saint-Jean, N.-B., ville et comté) :
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5363 et suiv. ; 5375 et suiv.

TUPPER, Hon. Sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Intérieur, ministère, appoint. (sub.) 272.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 309 et suiv.; 642.
Bill (n° 10) jeunes déliquants du Nouveau-Brunswick, en comité, 319.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 322.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 700 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14569 et suiv.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14600 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14668 et suiv.
Guerre Sud-africaine, pensions (débat sur observ. Borden) 14900.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1219.
Dragueurs, réparations (sub.) 2723.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, O.) :
Budget (débat) 1900 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5196 et suiv. ; 5684.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10367.

VROOMAN, Adam E.—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11761 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3955 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4743 ; 4868 ; 6320 ; 6400 ; 6417 ; 6502.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267 et suiv.; 5545.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5350 et suiv. ; 5376 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6034.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6068 et suiv.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (int.) 6374.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries en comité) 7122.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7593 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7718 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8096 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rapport du comité des privilèges et élections, 8152 ; mot. pour adop., 8158, 8245 ; (sur mot. Monk en amend.) 8271 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l., 9410.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8484 et suiv., 8606 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10083.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canal de la Vallée de la Trent (int.) 131 ; (mot. pour doc.) débat, 2392.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2504.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3728 ; exercices annuels et tir, 3732 et suiv.; propriétés militaires, 3741 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10275.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13701 et suiv.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen.) :
Bourgeois, M. E., destitution (int.) 556.
Port de Saint-Jean, jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int.) 1230, 1231.
Chemin de fer Trans-Canada (int.) 2856.
M. P. J. Veniot, Bathurst, absence (int.) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (int.) 3761.
M. Michael Daly, maître du havre, Bathurst, destitution (int.) 3761.

WILMOT, Robert D.—*Suite.*
M. Nazaire Hatchez, pilote, maître du havre, Bathurst, nomination (int.) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (int.) 3761.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int.) 3762.
Recensement, religions dans Sunbury et Queen, N.B. (int.) 4152 ; (sub.) 4989 et suiv.
Indiens (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6564.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10245.

WILSON, Uriah (Lennox) :
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int.) 292.
Doukhobortses, inscription de homesteads (int.) 554 ; pélérinage (int.) 554.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int.) 1062.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (int.) 1737.
Subventions aux chemins de fer (int.) 2385 ; 4115 ; 13531 ; 14221.
Immigrants ; refus d'admission (int.) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int.) 2389 ; refus d'admission (int.) 2587 ; arrivés à Québec (int.) 5500.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2794 et suiv.
Creek False, C.A., location (int.) 2856 ; 3022.
Fermes expérimentales (sub.) 4708 et suiv.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131 ; 5779.
Quarantaine (sub.) 5201 ; 5682 et suiv.
Prêt aux Doukhobortses (int.) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5809 et suiv.
Malles, transport par chemin de fer (int.) 6478.
Immigration frais (int.) 6479 ; observ. (débat) 6761 ; agences (sub.) 6873 et suiv.
Fer et acier, primes à la fabrication (int.) 6646.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7998 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Fer et acier, primes (en comité) sur résol.) 8222 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8324 et suiv.

WILSON, Uriah—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9630 ; bill (n° 235) en comité, 10964.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11030 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11437.
Subventions votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (int.) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13150 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13276.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13284.
Malles, distribution dans les campagnes (int.) 13531.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14133 et suiv.

WRIGHT, Aaron Abel (Renfrew-sud) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 791.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc) 1348.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3161 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5536.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5611.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5815.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6692 ; 7446 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7860.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8331.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9720 ; ; bill (n° 235) en comité, 10749 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13118.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14341.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14691.

INDEX — PARTIE II

SUJETS

ABBOTT, N.-E., port, mur pour protéger rivage (sub.) 13409.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223, 14578.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) M. Thompson, 7 ; M. L. P. Demers, 19 ; M. Borden, 24 ; sir Wilfrid Laurier, 41 ; M. Monk, 56 ; M. Charlton, 67 ; M. Bourassa, 76 ; (mot. Fielding) 90.
Afrique-sud et préférence (int. McCreary) 1740.
Agences commerciales du gouvernement (int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993 ; agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Agriculture : ministère, appointements (sub.) 4505; sociétés, aide (sub.) 4590; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835, 7840.
Ajournement, procédure (observ. Sproule) débat, 6843.
Alaska, frontière, traité (observ. Borden) 490 ; (int. Borden) 900 ; commission, dépenses (sub.) 7145, 14244 ; (int. Clarke) 10804 ; entrevue avec M. Aylesworth (int. Borden) 13952 ; opinion de lord Alverston (int. Bell) 13955 ; dépêche de lord Alverston (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14091 ; jugement, signatures (int. Sproule) 14702 ; (int. Borden) 14826 ; télégramme de l'hon. M. Sifton (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14834 ; correspondance, production par sir Wilfrid Laurier, 14992 ; commission, décision (observations Bourassa) débat : M. Bourassa, 15075 ; M. Macpherson, 15092 ; M. R. L. Borden, 15094 ; sir Wilfrid Laurier, 15112 ; l'hon. M. Tarte, 15120 ; M. Gourley, 15126.
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Alberton, gare (int. Hackett) 2588.
Alcool méthylique, fabrication (int. Bennett) 99 ; (sub.) 5560.
Alexandria, édifice public (sub.) 499 ; manifestation des Ecossais, invitation à lord Dundonald (observ. Schell) 10803 ; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ. Schell) 11011.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int. Bell) 1648.
Amherstburg, Ont., dragage (sub.) 1220, 13506.
Anderson, M. J. G., nomination (int. Alcorn) 13648 ; emploi (int. Taylor) 13788 et suiv.
Anderson's Hollow, N.-B., quai, amél. et rép. (sub.) 1197.
Annandale, I. P.-E., jetée (int. Hackett) 3024 ; feux d'alignement (int. Hackett) 3025.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Anse-au-Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Anse-Maligne, port, réparations aux travaux (sub.) 13470.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Anse Saint-Jean, quai (sub.) 13721.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, messagers, etc., augmentations (sub.) 13172.
Arbitrage, entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843 ; arbitrages en général, frais, (sub.) 13612 ; mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Archives (sub.) 4587 ; dans édifices du parlement, protection (int. Holmes) 4838 ; somme additionnelle (sub.) 13783.
Archives (anciennes) du Canada, classement au au bureau du conseil privé (sub.) 12845.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Armée anglaise, brimades, commissions accordées aux officiers canadiens (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3240 ; le min. de la Milice, 3242 ; (int. Hughes, Vict.) 3245.
Arpentages (sub.) : 6969 ; rapport et plans, 14060 ; arpentages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14069.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Ashcroft et Barkerville, transport des malles entre (int. Bennett) 1653.
Asile militaire, pension (sub.) 6999.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int. LaRivière) 13531.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Assurances, surintendance (sub.) 12839.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (int. Ingram) 4115.
Auditeur général, bureau, appointements (sub.) 227 ; différend avec le gouvernement (mot. Borden pour doc.) 11689 ; (observ. Taylor) 11813.

BACCARO-OUEST, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Baie de Barry, rivière Madawaska (sub.) 13506.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Baie des Glaces, N.-E., port, améliorations (sub.) 1118 ; quai (sub.) 13454.
Baie de Hardy, quai (sub.) 6116.
Baie Hartly, C.A., quai (sub.) 6116.
Baie d'Hudson, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.
Baie James, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.

Bailey, M. William, appointements (sub.) 14046.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Baie de Quinté, bouées (int. Porter) 5778.
Baie de Richmond, quai près du passage de la Grande-Rivière (sub.) 13493.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Bananes, importation (int. Robinson) 1234.
Bance, M., traducteur (sub.) 5459.
Banff, T.N.-O., source thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140 ; réserve, mines de houille, exploitation (int. Northrup) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Banques, inspection (int. Ingram) 840 ; banques non autorisées, loi les concernant (int. McGowan) 290 ; banques autorisées, faillites (int. Reid, Grenville) 6645.
Barr, établissement (observ. Clarke) débat. M. Clarke, 6566 ; le min. de l'Intérieur, 6567 ; M. Lennox, 6569 ; M. Bell, 6572 ; M. R. L. Borden, 6576 ; M. Gourley, 6580 ; le dir. gén. des Postes, 6593 ; M. Fowler, 6595, 6599 ; M. Davis, 6601 ; M. Sproule, 6604, 6609 ; M. Henderson, 6613.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bassins de radoub (mot. Fielding pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, idem, débat, 3110 ; 2e l. et adop., 3412.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture Larcher, et Ile d'Anticosti, pointe est, 4326.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int. Fowler) 14990.
Bauxite, importation (int. Robinson) 1739.
Baxter, port, réparation du brise-lames (sub.) 13411.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 ; port, réparations et améliorations (sub.) 13409.
Beach-Point, I. P.-E., chenal (sub.) 13488.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ. Monk) débat, 7311 ; rapport du comité des privilèges et élections (M. Wade) 8152 ; avis de motion Monk pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; (mot. Wade pour adop., 8158 ; 8245; mot. Monk en amend.) 8245.
Beaux-arts, académie des (sub.) 12842.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807, 3093.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Belleville, port (int. Porter) 5779 ; dépôt d'armes (sub.) 13348.
Benoît, Anse de, réparations au débarcadère (sub.) 13411.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Bestiaux : achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int. Borden 5601 ; (observ. Pope) débat, 5652 et suiv.; l'anthrax, maladie fatale (int. Sproule) 10367.
Bétail canadien : embargo (mot. Bourassa pour doc.) 111; (int. Sproule) 14343; 270, 375; correspondance déposée (M. Fielding) 605 ; frais d'inspection, appoint. (sub.) 4268 ; inspection (sub.) 13826.
Beurre, réglementation de la vente (mot. Fisher pour comité sur résol.) 5131 ; falsification (en comité sur résol.) 5225 ; (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; pesage (int. Monk) 5601 ; interview publiée dans le "News" de Toronto (observ. Henderson) 10979, 11013.
Bibliothécaires, rapport, 5 ; traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118.
Bibliothèque, comité (mot. Laurier) 248 ; employés, appointements (sub.) 5449.
Bibliothèque de droit à Londres, création (mot. Casgrain pour doc., et débat) 100.
Big Pond, quai (sub.) 1102.

BILLS :
Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 3.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. Charlton pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 908; en comité, 925 ; en comité, 1236 ; mot. Fielding pour renvoi devant le comité, 3107 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649 ; en comité, 13844, 14704 ; retiré, 15070.
Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone (M. Maclean) 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer (M. Maclean) 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; mot. Blair pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578 ; retiré, 7421.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés au sujet des pensions de retraite des juges (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations (Hon. Mr. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295 ; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892 (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 ; 1147 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2315.
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Law) 1ère l., 115.
Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 115 ; 2e l., 721 ; 1088 ; en comité, 1090 ; 3349 ; 3e l., 3349.
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Scott) 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer (sir William Mulock) 1ère l., 115 ; 2e l. (mot. et débat) 2620 ; 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110 ; 3413 ; amendements du Sénat, 5846.

Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation (M. Monk) 1ère l., 126 ; 2e l., 580 ; 722 ; 940.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.

Bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 205 ; 2e l., 2418 ; 3357 ; mot. Campbell pour renvoi à un comité, 3359.

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (Hon. M. Blair) 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ; 5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 7839 ; 8360 ; mot. Fitzpatrick pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 14824 ; mot. Feilding pour comité de conférence, 14825 ; rapport du comité (Hon. M. Fielding) 14967 ; mot. Fielding pour conférence, 14967 ; 14994 ; 15146 ; 15160.

Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt (M. Thompson) 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; en comimté et 3e l., 2853 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles, 15065.

Bill (n° 25) concernant la banque des Cantons de l'Est (M. McIntosh) 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (M. Costigan) 1ère l., 374 ; 2e l., 645 ; 680 ; renvoi devant le comité, 681.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Campbell) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (M. Lemieux) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc (M. Geoffrion) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada (M. Belcourt) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde (M. Calvert) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.

Bill (n° 32) constituant en corporation l'institut des Ingénieurs-Réunis de la Puissance (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (M. Oliver) 1ère l., 454 ; 2e l., 647.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Macpherson) 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Ball) 1ère l., 454 ; 2e l., 646, 681 ; mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681 ; 2e l., 874, 1558 ; mot. Ball pour renvoi au comité de partie du huitième rapport de ce comité, et débat, 6828.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Brown) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Central du Nord-Ouest (M. McCreary) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; (en comité et 3e l.) 2816.

Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressive de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892 (M. Brock) 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366; en comité, 1366, 2878, 3349.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer (M. Brock) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke (M. Harty) 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac (M. McCool) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection (M. McCarthy) 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.

Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public (M. Fielding) 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (M. Morrison) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l., 2853.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan (M. L. P. Demers) 1ère l., 671; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 53) concernant les faillites (M. Monk) 1ère l., 671 ; 2e l., débat, 2454, 2886, 3360.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent (M. Girard) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 57) concernant le pont de la Grande-Ile de Niagara (M. German) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton (M. Davis) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) 1ère l., 724 ; mot. Monk pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario (M. Ross, Ont.) 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) (Mr. McCarthy 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley (M. McGugan) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité, 5044 ; en comité, 5313 ; 8048 ; 3e l., 8291 ; 8564 ; 8571.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle sur la vie, du Canada (M. Bruce) 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop., 2383.

Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 725 ; annexes et cartes (int. Borden) 899 (mot. Laurier pour 2e l.) débat, 1244 ; 2e l., 1335 ; mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. Laurier pour comité, 11100 ; en comité, 11224 ; 11355 (mot. Borden pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill) 11686 ; 11951 ; en comité, 12545 ; mot. Laurier pour 3e l., 12626 (amend. Haggart) division, 12685 ; 3e l., 12745.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest (M. Taylor) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie (M. Charlton) 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 70) constituant en corparation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 71) constituant en corparation la Compagnie Impériale (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058 ; 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. Bickerdike pour substitution du titre "Agence Impériale" à celui de "Compagnie Impériale", adoptée, 3282.

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec (M. Talbot) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; 5274 ; 3e l., 5274.

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Thompson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver (M. Macpherson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.

Bill (n° 77) pourvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.

Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice (Hon. M. Borden) 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.

Bill (n° 79) constituant en corporartion la Banque de Winnipeg (M. Scott) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (M. Thompson) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 1566 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest (M. Morrison) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.

Bill (n° 82) modifiant l'Acte de l'immigration chinoise (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316 ; 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité limitée) (M. Lemieux) 1ère l., 1051 ; mot. Lemieux pour 2e l., 1371 ; 2e l., 1565 ; en comité, 2816 ; mot. Lemieux pour renvoi au comité des chemins de fer , 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick (M. Belcourt) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et baie Georgienne (M. Clare) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901 (M. Gourley) 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte (M. Macpher-

BILLS—*Suite.*

son) 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, de Montréal " (M. La-Rivière) 1ère l., 1229 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (M. Dyment) 1ère l., 1228 ; 2e l., 1370.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force motrice de Niagara-Welland" (M. Guthrie) 1ère l., 1229; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie du Dominion contre les voleurs, (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion" (à responsabilité limitée) (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369 ; retiré, 3371.

Bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890; 3371.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (M. Thompson) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Dyment) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma (M. Dyment (1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. McCreary) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada (M. Calvert) 1ère l., 1336; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, au Canada (M. McGugan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (M. Cowan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale (M. Casgrain) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867, 7058, 7353, 7560, 7623 ; 3e l. et adop., 7695.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard (M. Lavergne) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 106) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chap. 11 des statuts de 1897 (M. Charlton) 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468, 3396.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de garantie (M. Calvert) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité, 2853 ; 3059 ; 3e l., 3059.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec (M. Belcourt) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (M. Oliver) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (M. McCarthy) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis (M. Campbell) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie James (M. McCool) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu (M. Tobin) 1ère l., 1631-; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Restigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Restigouche (M. Logan) 1ère l., 1632 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Sproule) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comitéè 3712, 3885 ; 3e l., 3885.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Cowan) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l. 3712.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des syndicats réunis (M. Calvert) 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun (M. Heyd) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo (M. Cowan) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Stewart) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph et de la baie Georgienne (M. Guthrie) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée (M. Thompson) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley (M. Boyd) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.

Bill (n° 129) concernant la Banque de la Couronne, du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 2005; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; en comité et 3e l., 2853.

Bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits (M. Guthrie) 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.

Bill (n° 131) constituant en corporation la " Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited " (M. McIsaac) 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267 ; 5545.

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père Marquette International Bridge Company " (M. McCreary) 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes (M. Bickerdike) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2384 ; 3400 ; retiré, 3402.

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario (Mr. German) 2e l., 2384 ; en comité, 3337, 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (M. Logan) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.

Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (M. McCarthy) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.

Bill (n° 137) réglementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus (M. Scott) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 2171 ; retiré (sur. mot. Laurier) 11565.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat à Alberta-nord (M. Logan) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock (M. Fowler) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Oliver) 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie James (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816; en comité et 3e l., 4752.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Hughes, Vict.) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton (M. Campbell) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; mot. Fieilding, pour renvoi au comité, 8047 ; en comité 9684 ; 3e l., et adop., 9696.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee (M. Osler) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood (M. Cowan) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) M. Galliher) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105 ; et adop., 7106.

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph (M. Logan) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Central du Sud (M. Riley) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne Mount-Royal (M. Bickerdike) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816 ; bill retiré, 11099.

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (M. German) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité 4751 ; 3e l. et adop. 4752.

Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 2586 ; mot. Laurier (2e l.) pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l., 8614 ; amendements du Sénat, 15071.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueil (M. Geoffrion) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; (mot. Davis pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport) 5418 ; en comité, 6188; 3e l. et adop., 6192.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Caint-Chrysostôme (M. Brown) 1ère l., 2670; 2e l., 3059 ; mot. Brown pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop., 8005.

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du Yukon Occidental (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf (M. Talbot) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan (M. German) 1ère l., 2670; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931, 4128 ; 3e l. 4129.

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada (M. Galliher) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force motrice dite Algonquin (M. Gould) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Gauvreau) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l. et adop., 6090.

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie de pont et de terminus de Montréal (M. Bickerdike.) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (M. Béland) 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall (M. Malouin) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nepigon Iron Range Railway Company".—(M. Dyment) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et Lac Erié (M. Stephens) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 172) constituant en corporation la "Banque candienne de la ville et du comté" (M. Rosamond) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.

Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson (M. Maclean) 1ère l., 2894.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes (Hon. M. Paterson) 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.

Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance le Siècle, sur la vie (M. Morrison) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5744 ; 5773 ; 6161 ; 6407 ; 3e l. et adop., 6411.

Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (M. German) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713; en comité, 5546 ; 5745 ; 5775 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike (M. McIsaac) 1ère l., 3331 ; 2e l., 3713 ; en comité et 3e., 4752.

Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub (Hon. M. Fielding) 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842 ; en comité, 6069 ; 3e l., 6070.

Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop., 7135.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du Prince-Edouard (M. Emmerson) 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.

Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888 (M. German) 1ère l., 3513.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'imprimerie et de la papeterie de l'Etat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la main-levée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets (Hon. M. Fisher) 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; en comité, 4838 ; 3e l., 5423.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries (M. Fraser) 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.

Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l., en comité et 3e l., 4154.

Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (Hon. M. Bernier 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (M. Birkett) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adop., 7711.

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston (M. Harty) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.

Bill (n° 191) constituant en corporation la "Home Bank of Canada" (M. Russell) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine (M. Puttee) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747 ; 5775 ; 6086 ; 6161 ; 7057 ; 3e l. et adop., 7058.

Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l. et adop., 4856.

Bill (n° 195) faisant droit à N. James Reid Steel (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses (Hon. M. Costigan) 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; en comité, 11060 ; 3e l., 11066.

Bill (n° 199) concernant la maison de réforme du Bon-Pasteur dans la ville de Saint-Jean, N.-B. (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., et adop., 5012.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.

Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.

Bill (n° 202) constituant en corporation la " Church Missionary Society of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.

Bill (n° 203) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. Calvert) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.

Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Ouest (M. Campbell) 1ère l., 5418 ; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902 (hon. M. Fielding) 1ère l, 2e l, en comité, 3e l. et adop., 5423.

Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre ainsi que la fabrication et la vente de beurres falsifiés (hon. M. Fisher) 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; en comité, 6043 ; 3e l. et adop., 6051.

Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale (hon. M. Mulock) 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop., 6069.

Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord (hon. M. Blair) 1ère l., 5544; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.

Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.

Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (M. Galliher) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada (M. Russell) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.

Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada (M. Clarke) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adopt., 7704.

Bill (n° 214) destiné à faire droit à Florence Lee Gray (M. Scott) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 215) modifiant le code pénal (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.

Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon (M. Galliher) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904 (hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop., 6380.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes (hon. M. Fielding) 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop. 7027.

Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 6638 ; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.

Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adopt., 7128.

Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. et adop., 7026.

Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.

Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.

Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire (hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l. et adop., 9410.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la " Keller Heater Company of Canada ", à responsabilité limitée (M. McIsaac) 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900 (Hon. M. Sifton) 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l. et adop., 9614 ; amendements du Sénat, 12906.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada (Hon. M. Fielding) 3e l., 7962 ; amendements du Sénat, 14583.

Bill (n° 234) modifiant la loi des banques (M. Henderson) 1ère l., 7793.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (sir Wilfrid Laurier) débat sur motion pour 1ère l., 7890 ; 2e l. et comité, 10676 ; en comité, 10903 ; 11457 ; dépôt de documents (renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565 ; en comité, 11565 ; 12090 ; 12215 ; 12328 ; 12399 ; 12475 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 et suiv. ; 12976 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034 ; requêtes contre, responsabilité des députés quant aux signatures (int. Talbot) 12971; observ. Marcil (Bagot) 13203 ; mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538 et suiv.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley (M. Porter) 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité) 12399 ; 3e l., 12399.

Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 12747 ; 2e l. et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l., 11070.

Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066 ; 3e l. et adop., 11067.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest (M. McCarthy) 1ère l., 8652 ; 2e l., 8809 ; 3e l., 11169.

Bill (n° 245) modifiant de nouveau la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 9339.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster (M. Morrison) 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 2e l. et en comité, 11060 ; 11668 ; 3e l. et adop., 11684.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes (Hon. M. Fielding) 1ère l., 11427 ; dépôt de documents (int. Borden) 11951 ; poursuite des délibérations (int. Borden) 13530 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre concernant 2e l., 13721.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.

Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11951 ; 3e l., 12554.

Bill (n° 255) pourvoyant à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.

Bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adop., 13104.

Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 12828 ; en comité, 14093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l. et adop., 14236 ; amendements du Sénat, mot. Laurier pour adop., 15147.

Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.

Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.

Bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248 ; retiré, 15070.

Bill (n° 261) modifiant l'acte du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adoption, 14230.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 262) modifiant l'acte (ch. 30, stat. de 1879) concernant le port de Sydney-nord, N.-E. (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.

Bill (n° 263) modifiant l'acte de 1900 concernant les sinistres maritimes (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268, 13843-44.

Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Ethier) 1ère l., 13257 ; 2e l., 13257 ; renvoi devant le comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité, 3e l., 13604.

Bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.

Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection (sir Richard Cartwright) 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adopt., 14608.

Bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14594 ; 3e l. et adop., 14595.

Bill (n° 268) concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l. et adop., 14704.

Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.

Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés (Hon. M. Fielding) 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.

Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.

Bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec, pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.

Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15061.

Billets fédéraux, garantie (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6480 ; (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660 ; impression (sub.) 14545.

Birkett, M. Thomas, député, réserve du canal Rideau, bail (int. Calvert, 12470.

Bishop, capitaine, destitution (int. Fowler) 7108.

Blair, Hon. Andrew George, ministre des Chemins de fer et Canaux, démission (int. Borden) 6736 ; sir Wilfrid Laurier, renseignements, 6754, explications, (débat) 6947 ; 6966 ; Hon. A. G. Blair, 6948; M. R. L. Borden, 6960, 6968 ; Hon. J. I. Tarte, 6963 ; le directeur général des Postes, 6969.

Blé, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Bennett) 288 ; transport, coût (int. Kemp) 11455 ; 11688.

Blind-River, quai (int. Birkett) 1340 (sub.) 13506.

Bloomfield Station, N.-B., directeur de la poste (int. Fowler) 839.

Bois-Brûlé, jetée (sub.) 13725.

Bois : créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189 ; à pâte, tarif des Etats-Unis (int. Pope) 4518 ; mesurage (sub.) 8032 ; commerce, coalition (int. Scott) 1636 ; commission d'enquête (int. Scott) 6375.

Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Boîtes postales pour journaux (int. Taylor) 14577.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bond-Hay, traité (int. Borden) 900.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Bourgeois, M. E., destitution (int. Wilmot) 556.
Bourse, opérations (observ. Bourassa) débat, 7221.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13375.
Brennan, M. John P., destitution (int. Hackett) 14282.
Breton Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Brevet d'invention, M. James Siclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Brevets, amendement à la loi (int. Casgrain) 98 ; classification (sub.) 4591.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Brunet, Arthur, libération (mot. Casgrain pour pour doc., et débat) 103.
Bryson, pont (sub.) 13594.
Budget (mot. Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden) débat : M. Fielding, 1425 ; M. R. L. Borden, 1514 ; 2269 ; sir Richard Cartwright, 1654 ; Hon. M. Tarte, 1678 ; M. Charlton, 1702 ; M. Clancy, 1742 ; M. Davis, 1777 ; M. Sproule, 1802 ; M. Heyd, 1828 ; M. Blain, 1850 ; N. Oliver, 1865 ; 1883 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 1892 ; M. Vrooman, 1900 ; M. R. F. Sutherland, 1929 ; M. Roche (Marquette) 1944 ; M. Roche (Halifax) 1959 ; M. Bell, 1976 ; M. Maclaren (Huntingdon) 2005 ; M. Richardson, 2014 ; M. Holmes, 2022 ; M. Taylor, 2043 ; 2251 ; M. Thompson, 2063 ; M. Hackett, 2086 ; M. Schell, 2095 ; M. Morin, 2102 ; M. Ross (Ontario-sud) 2106 ; M. Kemp, 2120 ; M. Galliher, 2132 ; M. Henderson, 2147 ; M. Grant, 2180 ; M. Broder, 2190 ; M. Fraser, 2201 ; M. Puttee, 2222 ; M. Lemieux, 2241 ; M. Paterson, 2252 ; M. Clarke, 2283 ; M. Ball, 2309.
Buote, M. Jérôme, destitution (int. Hackett) 14298.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. Sproule pour doc.) 602.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403 ; 13508.
Burns, M. P. J., pose des bouées, Bathurst (int. Wilmot) 3761.

CABLE transpacifique (int. Borden) 2769.
Cabotage, privilèges (observ. sir Wilfrid Laurier) 12970 (rép. de l'honorable M. Paterson à observ. Taylor) 13403.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 ; 13725.
Campbell, M. D. J., directeur de la poste à MacLeod, destitution (int. Osler) 8318.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int. Bell) 3107.
Canada Foundry Company, grève des employés (int. Smith, Vancouver) 7423.
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (Yamaska) (sub.) 14814.
Canadian Mining Institute, publication de documents (sub.) 12845 ; 14252.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 Henry Tucker, services comme commissaire-enquêteur (sub.) 14449.
Canal de Chambly (sub.) station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13170 ; quais de débarquement, 13170 ; 14446 ; pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installations électriques (sub.) 14425.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037 ; 13160 ; 14432.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; améliorations (sub.) 13164 ; 13167 ; installations électriques (sub.) 14433 ; protection des portes d'écluse (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 14445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (mot. Murray pour doc.) 1340.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvernement (mot. Lennox pour doc.) 1365-66 ; agrandissement (sub.) 7792 ; 13159 ; 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; employés, paiement (int. Taylor) 13574 ; pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa (sub.) 14442.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 ; 13165.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; paiements à M. George Goodwin, entrepreneur (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446 ; MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Canal de la Trent (int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat : 2392 ; (int. Porter) 12973 ; construction (sub.) 7778 ; 14947 ; inspecteur sanitaire (int. Hughes) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int. Hughes) 8354 ; MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int. Lancaster) 685 ; écluse, enlvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Hamilton Electric Light, loyer (int. Lancaster) 1927 ; 3939 ; éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163 ; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes et appareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167 ; grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage à l'électricité (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440 ; élévateurs à Port-Colborne, fondations (sub.) 14440.

Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour le surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Canaux, dépenses (int. Davis) 1651 ; employés, salaires (int. Broder) 2382 ; réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int. Bennett) 2854.
Canso, détroit, bateau-passeur(sub.) 7751 ; 14384.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6758 ; examen (sub.) 13805.
Cap Hopewell, quai (sub.) 13504.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Cap Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Carabines, fabrique à Québec (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Cardigan-nord, jetée, prolongement (sub.) 13493.
Cargill, M. Henry, député, décès ; discours de sir Wilfrid Laurier et de M. R. L. Borden, 13200.
Carlin, Peter J., destitution (int. Borden) 132.
Carter, M. W. B., appointements (sub.) 14067.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Cartes géographiques (sub.) 14062.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.
Cascumpec, port ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.
Cawdron, M. A. J., appointements (sub.) 3636.
Céréales en Angleterre, impôt (int. Clarke) 1742.
Chabot, M. F. X., retraite (int. Morin) 2085.
Chamberlain, l'hon. Joseph, discours (int. Monk) 13651.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int. Monk) 1338.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries à certains membres, à Newport, Vt. (observ. Clarke) 12747.
Chambre des communes, affaires de la (int. Borden) 492 ; éclairage (int. Clarke) 836 ; 964; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) 1146 ; (observ. Monk) 1386 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Charlton) 2379 ; (observ. Henderson) 2475 ; préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot. Laurier) 3237; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) débat, 3841 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Borden) débat, 4503 ; bills d'intérêt particulier (observ. LaRivière) 5312; règle 51, revision (mot. Demers pour comité) 4599, 13830 ; mot. Demers modifiant rapport du comité, 12469, 13830 ; maintien de l'ordre (observ. Borden) 12980 ; séances du samedi (mot. Laurier) 13537 ; ajournement, jour d'action de grâces (mot. Laurier) 14076 ; augmentation d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; commis de la session, somme supplémentaire (sub.) 14535 ; ventilation (observ. Taylor) 4518, 6615 ; service téléphonique (observ. Reid) 5261 ; règle 51, revision, motion Demers pour comité, 4599 ; (sub. 5446 et suiv.
Charbon, importation (int. Clarke) 686.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (mot. Monk pour doc.) 689.
Chemins de fer : de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord (sub.) 14759-14760.
Chemins de fer : accidents (int. Clarke) 895, 1060, 1372, 9376 ; subventions en terres et en argent (int. Davis) 1233 ; subventions (int. Scott) 1234, 1738, 1739, 2172 ; traverses, importation (int. Emmerson) 1740 ; subventions (int. Wilson) 2385 ; subventions—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 2386 ; subventions en terres (int. Scott) 2671, 3933 ; (int. Wilson) 4115 ; (int. Scott) 5000 ; politique du gouvernement (observ. Borden) débat, 7325 ; (int. Borden) 7518, 7622 ; subventions, résolutions (int. Monk) 11222 ; subventions (int. Wilson) 13531, 13646, 14221 mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions 13832 ; en comité, 14608; (int. Heyd) 14222; accidents, frais d'enquête (sub.) 14446 ; subventions, projet de résolutions (en comité) article 4, 14816 ; article 5, 14818 ; article 6, 14820 ; article 8, 14821 ; subventions votées aux chemins de fer pour les exercices de 1900, 1901 et 1902 (int. Wilson) 13101, 3292 ; subventions (int. Bell) 14991 ; subventions dans les diverses provinces (Hon. M. Fielding) 15155.
Chemins de fer : modification et refonte de la loi des (voir bill n° 21, lettre B).
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int. Sproule) 8735.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339, 13172, 13195 ; correspondance, commis principal (int. Lennox) 5502 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195 ; appointements d'un commis additionnel de 2e classe (sub.) 14344.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (observ. Marcil, Bonaventure) 3413.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659, 14745.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14727.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int. Scott) 13289.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int. Schell) 2381.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux muncipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939 ; garantie de ses obligations (mot. Blair pour comité sur résol.) 4339 ; en comité sur résol.) 4519, 5131, 5262 ; estimations concernant le coût de cette ligne (motions Blair et Clarke) 5224-5225 ; (en comité sur résol.) 5274 ; (2e l. et adop.) 5297.
Chemin de fer Canadien du Pacifique : Engagements avec le gouvernement pour construction de soixante milles de la voie du Grand Central du Nord-Ouest (int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (int. McCreary) 2391; dépenses relativement à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166 ; subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, 14801 ; terres au Manitoba, (int. Puttee) 684 ; taxes scolaires sur terres au Nord-Ouest (int. Oliver) 4153 ; wagon n° 001,

Chemin de fer Canadien du Pacifique—*Suite.*
possession par l'hon. M. Tarte, amélioration et aménagement par le gouvernement (int. Demers) 14575.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ. Ethier) débat, 7795.
Chemin de fer des Comtés-Unis (mot. Johnston, Cap Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart sub.) 14800.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon, et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer d'Extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755 ; (sub.) 14623.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Ch. de fer et Canaux (mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 8575 ; (mot. Fielding pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 11456, 12829.
Chemin de fer le Grand Tronc, et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement, (int. Monk) 688 ; paiements, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria et gare Bonaventure (mot. Monk pour doc.) 723 ; prêts par le gouvernement (int. Talbot) 3023 ; subvention (observ. Kemp) 5928 ; taux de transport des voyageurs (observ. Clarke) 11012 (int. Maclean— 11818, 12085 ; loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695, 14699.
Chemin de fer Interprovincial du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer d'Inverness ci-devant d'Inverness et de Richmond (sub.) 14633.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha! Ha! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Kootenay-Central (sub.) 14793; subvention additionnelle (motion Fielding pour comité sur résolution) 14824.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer maritime de Chignecton (observ. Logan) 4561.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach, (sub.) 14627.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer des Mines du Klondike (mot. McIsaac afin que requête pour bill d'intérêt privé soit lue et reçue)2877.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int. Haggart) 6091.
Chemin de fer Montréal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int. Porter) 8320.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKnezie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. Roche pour doc.) 2417 (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. LaRivière pour doc.) 7517.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750.
Chemin de fer de Rive Sud, M. Geoffrion (observ. 207 ; Hon. M. Blair (rép.) 208 ; (mot. Tarte pour doc.) débat, 457.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Roberval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Shédiac et du Littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (int. Lefurgey) 2672.
Chemin de fer de la station de Débert à la mine de houille de Débert (sub.) 14624.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (mot. Logan pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. Tarte pour doc.) 689 (int. Wilmot) 2856 ; Hon. M. Blair (explication personnelle) 2893 ; vente au Grand-Tronc-Pacifique (int. Monk) 7794.
Chemin de fer Transcontinental ; discours de sir W. Mulock) (int. Haggart) 374 ; construction (int. Bennett) 2387 ; corespondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. Tarte pour doc.) 456 ; (int. Casgrain) 553 ; proposition au gouvernement (int. Monk) 896 ; 1054 ; 1059 ; politique du gouvernement (int. Monk) 5960 ; (int. Borden) 7017.

Chemin de fer Transcontinental national, projet de résolution (int. Monk) 7712 ; bill (n° 135) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, (sir Wilfrid Laurier), (débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour 1ère lecture) : Sir Wilfrid Laurier, 7890 ; M. R. L. Borden, 7930 ; 7959 ; Hon. M. Haggart, 7950 ; M. Sproule, 7960 ; (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 8151 ; (motion de sir Wilfrid Laurier pour dépôt de documents) 8317 ; paroisses et montagnes traversées (int. Morin) 8353 ; impression du bill en français (int. Léonard) 8354 ; anciennes explorations (motion de l'honorable M. Haggart pour doc.) 8469; (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) 8652, débat : l'honorable M. Blair, 8653 ; M. Charlton, 8714-8736 ; M. Monk, 8777 ; l'honorable M. Fielding, 8795 ; M. Barker, 8845 ; l'honorable M. Sifton, 8869-8892 ; l'honorable M. Haggart, 8931 ; M. Emmerson, 8956-8969 ; M. Sproule, 8996 ; M. Lemieux, 9028 ; M. Oliver, 9059 ; M. Lennox, 9062; M. Morrison, 9112 ; M. Hughes (Victoria) 9128 ; M. Russell, 9163-9176 ; M. R. L. Borden, 9218 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 9264 ; M. Northrup, 9299 ; l'honorable M. Costigan, 9324 ; M. Guthrie, 9342 ; M. Puttee, 9377 ; M. Kemp, 9411 ; M. Hughes (King) 9441 ; M. Bennett, 9457 ; M. MacPherson, 9476 ; M. Robinson, 9488 ; M. Logan, 9499 ; M. Osler, 9542 ; M. Heyd, 9567 ; M. Ganong, 9590 ; M. Marcil (Bonaventure) 9614 ; M. Wilson, 9630 ; M. Broder, 9657 ; M. Mackie, 9677 ; M. Lavell, 9696 ; M. R. F. Sutherland, 9711 ; M. Wright, 9720 ; M. Hackett, 9723 ; M. Talbat, 9736 ; M. Blain, 9758 ; l'honorable M. Fisher, 9776 ; M. Lefurgey, 9794 ; M. Roche (Halifax) 9817 ; M. Thomson (Grey-nord) 9838 ; l'honorable M. Ross (Victoria, N.-E.) 9847 ; M. Porter, 9862 ; sir Richard Cartwright, 9883 ; l'honorable M. Tarte, 9900 ; M. Bourassa, 9927 ; M. Clancy, 9946 ; M. German, 9970 ; M. Roche Marquette) 9989 ; sir William Mulock, 10013 ; M. Bell, 10048 ; M. Wade, 10083 ; M. Brock. 10133 ; M. Malouin, 10145 ; M. MacLaren (Perth-nord) 10162 ; M. Bureau, 10169 ; M. Lancaster, 10173 ; M. Ross (Ontario-sud) 10191 ; M. Henderson, 10206 ; M. Stephens, 10227 ; M. Wilmot, 10245 ; M. Girard, 10257 ; M. Ward, 10275 ; M. Davis, 10284 ; M. Richardson, 10305 ; M. Holmes, 10314 ; M. Clare, 10324 ; M. Archambault, 10335 ; M. Boyd, 10340 ; M. Johnston (Lambton) 10360 ; M. Vrooman, 10367 ; M. Murray, 10376 ; M. Pringle, 10383 ; M. Maclaren (Huntingdon) 10405 ; M. Cargill, 10412 ; M. Parmelee, 10422 ; M. Ball, 10430 ; M. Scott, 10437 ; M. Birkett, 10480 ; M. Béland, 10488 ; M. Stewart, 10500 ; M. Fowler, 10508 : l'honorable M. Paterson, 10540 ; M. Clarke, 10573 ; M. Angers, 10611 ; M. Gourley, 10616 ;

Divisions : sous-amendement de M. Boyd, 10360; rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407 ; rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670 ; rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 1062 ;

De nouveau en comité sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) M. Monk, 10675 ; sir Willfrid Laurier 10675 ; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10675.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 10676 ; 2e l. et comité, 10676 (débat) M. Monk, 10676 ; sir Wilfrid Laurier, 10677 ; M. McCreary, 10681 ; M. Northrup,-10684 et suiv. ; l'honorable M. Fielding, 10685 et suiv. ; l'honorable M. Tarte, 10685 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10688 ; M. Sproule, 10691 ; M. Maclean, 10694 ; M. Cochrane, 10705; M. Charlton, 10710 ; M. Ingram, 10719 ; M. Meigs, 10738 ; M. Wright, 10749 et suiv. ; M. Taylor, 10752 et suiv. ; (int. Monk) 10804 ;

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité sur le bill (n° 235) : M. Kemp, 10805 ; sir Wilfrid Laurier, 10808 ; M. Brock, 10812 ; l'honorable M. Paterson, 10816 ; M. Murray, 10819 ; M. Clancy, 10822 ; 10887 ; M. Heyd, 10824 ; M. Taylor, 10830 ; M. Holmes (président) décision, 10833 et suiv. ; M. Monk, 10843 ; M. Lennox, 10851 ; M. Hughes (Victoria) 10854 ; M. Charlton, 10862 et suiv. ; M. Osler, 10867 ; M. Lefurgey, 10868 ; M. Bennett, 10875 ; M. Ingram, 10883 ; l'honorable M. Fielding, 10889 ; M. Richardson, 10894 ; M. Lancaster, 10896 ;

Délibérations du comité non sténographiées, division sur décision du président, M. Belcourt, 10902-10903 ;

De nouveau en comité, 10903 : M. Sproule, 10903 ; M. Hackett, 10905 ; M. Johnston (Cardwell ; 10909 ; M. Fraser, 10912 ; M. Lavell, 10917 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10918 ; M. Northrup, 10926 ; M. Ingram, 10940 ; M. Henderson, 10954 ; M. Wilson, 10964 ; M. Broder, 10969 ; M. Blain, 10976 ;

De nouveau en comité : M. Barker, 11457 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11457 ; M. R. L. Borden, 11457 ; M. Northrup, 11458 ; l'honorable M. Fielding, 11458 ; l'honorable M. Sutherland, 11468 ; M. Fowler, 11483 ; sir Wilfrid Laurier, 11487; 11510; 11536; M. Clancy, 11498; M. Gourley, 11499 ; M. Bell, 11507 ; M. Davis, 11514 ; M. Osler, 11543 ; M. Kemp, 11544 ; M. Puttee, 11545 ; M. Monk, 11550 ; sir William Mulock, 11552 ; M. Taylor, 11557 ; l'honorable M. Fisher, 11560 ; M. Kendall, 11561 ; M. Ingram, 11561.

Dépôt de documents(renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565.

De nouveau en comité, 11565 ; sir Wilfrid Laurier, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; M. Monk, 11565 ; l'honorable M. Fielding, 11566 ; M. Maclean, 11566 ; M. Sproule, 11571 ; 11653 ; M. R. L. Borden, 11572 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11581 ; M. Osler, 11583 ; M. Taylor, 11612 ; M. Oliver, 11614 ; M. Northrup, 11615 ; sir Richard Cartwright, 11622 ; M. Kemp, 11622 ; l'honorable M. Paterson, 11624 ; M. Bell, 11641-45 ; M. Bennett, 11635 ; M. Barker, 11641 ; M. Gourley, 11648 ; l'honorable M. Sutherland, 11652 ; M. Lennox, 11657 ; M. Hughes (Victoria) 11661:

De nouveau en comité, 12090 ; 12215 ; M. R. L. Borden, 12090 ; 12215 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12090 ; 12219 ; M. Macdonald (Huron) 12091 ; 12229 ; M. Barker, 12092 ; 12228 ; l'honorable M. Fielding, 12096 et suiv. ; M. Lennox, 12096 ; 12259 ; M. Northrup, 12113 et suiv.; M. Gourley, 12117, 12233 ; M. Bennett, 12129 ; M. Clancy, 12131 ; 12230 ; M. Fowler, 12134 ; 12298 ; M. Charlton, 12137 et suiv. ; H. Hughes (Victoria) 12143 et suiv. ; M. Brock, 12158 ; 12265 ; M. Henderson, 12190 et suiv. ; M. Bell, 12192 ; 12248 ; M. Oliver, 12200 ; M. Talbot, 12205 ; sir Wilfrid Laurier, 12225 ; 12268 ; M. Osler, 12228 ; M. Kemp, 12229 ; M. Sproule, 12231 ; M. Taylor, 12237 ; M. Holmes, 12242 ; M. Davis, 12244 ; l'honorable M. Paterson, 12278 ; M. Logan, 12296 ; M. MacPherson, 12299 ; M. Kendall, 12305 ; M. Morin, 12306 ; M. Kaulbach, 12316.

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité, 12328; 12399; 12475 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12328; 12479; M. R. L. Borden, 12329; 12493; M. Bennett, 12329 et suiv.; l'honorable M. Fielding, 12330 et suiv. ; M. Clancy, 12330 ; M. Clarke, 12330 ; M. Rosamond, 12340 ; M. Boyd, 12346 ; 12522 ; Hon. M. Haggart, 12347 ; 12450 ; M. Blain, 12352 ; 12532 ; M. Kemp, 12354 ; 12433 ; 12527 ; M. Brock, 12358 ; M. Johnston (Cardwell) 12362 ; 12506 ; M. Sproule, 12364 ; 12493 ; M. Logan, 12368 ; M. Casgrain, 12375 et suiv. ; M. Charlton, 12382 ; 12486 ; M. Brock, 12392 ; M. Oliver, 12398 ; M. Gourley, 12399 et suiv. ; M. Osler, 12414 ; 12538 ; Hon. M. Paterson, 12423 et suiv. ; M. Clancy, 12431 ; M. Campbell, 12438 ; M. Lavell, 12439 et suiv. ; M. Barker, 12439 ; 12517 ; M. Northrup, 12450 ; 12515 ; M. MacPherson, 12458 ; M. Thompson (Haldimand) 12459 ; M. Maclean, 12475 ; M. Macdonald, 12485 ; M. Robinson (Elgin) 12487 ; sir Wilfrid Laurier, 12487 ; 12537 ; M. Ingram, 124494 ; M. Heyd, 12497 ; M. Taylor, 12506 ; M. Kaulbach, 12508 ; M. Reid (Grenville) 12516 ; M. Roche (Marquette) 12520 ; M. Davis, 12522 ; M. Scott, 12529.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (débat) : sir Wilfrid Laurier, 12866, 12899, 12976, 12987, 12999, 13014, 13015, 13017 ; M. R. L. Borden, 12866 ; 13015 ; M. Sproule, 12913, 13031 ; l'hon. M. Haggart, 12933 ; amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; M. Osler, 12948 ; M. Fielding, 12951 ; M. Broder, 12953 ; M. Taylor, 12954, 13006 ; M. Reid (Grenville) 12956; 12999, 13018; M. Johnston (Cap-Breton) 12957 ; M. Richardson, 12958 : amend. Osler, 12950 ; rejeté par 78 contre 39, 12959 ; M. Alcorn, 12960 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12962 ; M. Roche (Marquette) 12963, 12990 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; M. Fowler, 12966, 13000 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968 ; M. Northrup, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970 ; M. Lancaster, 12976 ; amendement Lancaster, 12978, rejeté, 12979 ; M. Blain, 12980 ; amendement Blain, 12981, rejeté, 13006 ; amendement Taylor, re-13007, rejeté sur même division 13024 ; M. Kemp, 12986 ; M. Emmerson, 12987 ; M. Hale, 12990 ; M. Talbot, 12993 et suiv.; M. Hackett, 12997 ; l'hon. M. Paterson, 13011 ; M. Bennett, 13018, 13024 ; M. Barker, 13025 ; amendement Barker, 13025, rejeté sur même division, 13025; M. Henderson, 13028 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; M. Bell, 13029 ; amendement Bell, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Morin, 13031 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Brodeur (Orateur) 13031 ; 3e l., et adoption sur même division, 13034 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (int. Talbot) 12971 ; mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.; observ. Marcil (Bagot) 13203; construction, adjudication des entreprises (int. Grant) 13292 ; plan de M. R. L. Borden, pétitions à l'appui (int. Davis) 13293 ; pétitions contre le bill, irrégularités (int. Borden par rapport à mot. Talbot) 13843, 13956 ; études topographiques et autres dépenses (sub.) 14949 ; arpentages (int. Borden) 15067 ; pétitions (observ. Taylor) 15147 et suiv.

Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.

Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.)14794.

Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.

Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Loup (sub.) 14640.

Chemin de fer de la Vallée du sud-est (mot. Johnston, Cap-Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.

Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.

Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.

Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.

Chemin de fer de Wolfeville au Bassin des Mines (sub.) 14634.

Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.

Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.

Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int. Reid) 6118.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une digue (sub.) 8037 ; pour compléter, 14433.

Chéticamp, quai (sub.) 13448.

Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.

Chevrier, famille, et service civil (int. Fowler) 12751, 12972.

Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.

Chigogin, jetée (sub.) 13448.

Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.

Cigarettes, prohibition (mot. Bickerdike) débat: M. Bickerdike, 841 ; M. Holmes, 845 ; M. Barker, 851 ; M. Lennox, 852 ; M. Roddick, 853 ; M. Logan, 855 ; M. Taylor, 858 ; M. L. P. Demers, 859 ; M. Heyd, 860 ; M. Broder, 860 ; M. Kaulbach, 861 ; M. Stephens, 863 ; Hon. M. Ross, 863 ; Hon. M. Tarte, 864 ; M. Sproule, 865 ; M. Macdonald, orateur-suppléant, 865 ; M. Brock, 866 ; sir Wilfrid Laurier, 866.

Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.

Clémence, exercice de la prérogative de (int. Casgrain) 98.

Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.

Clinton, bureau de poste (sub.) 530.

Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 13385.

Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.

Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (int. Hughes) 9945.

Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.

Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.

Colombie Anglaise : statuts, refus de sanction par gouvt fédéral (mot. Borden pour doc.) 723, 2086, 2769 ; troubles ouvriers (observ Smith) 970 ; rapport concernant pêcheries (int. Earle) 1235, 6566 ; grèves (int. Puttee) 1653 ; lignes télégraphiques (sub.) 3097 ; commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199 ; rapport (int. Earle) 8352 ; pêche au saumon, commission (mot. Préfontaine pour rapport) 7325 ; bureau d'essai (sub.) 14253 ; commerce de bois (observ. Borden) 15067 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13583 ; nouveau remorqueur (sub.) 13591 ; lignes télégraphiques, frais d'exploitation (sub.) 13644.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 5 ; (rapp.) 199 ; (mot. Laurier pour adoption du rapp.) 205 ; (mot. Laurier pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872 ; mot. Hyman pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.

Commerce avec le Japon (int. Clarke) 8868.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. Kemp) 3621 ; coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14958.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Commerce privilégié, cablogramme publié par le "Star", de Montréal (int. Lemieux) 14224.
Commission du capital et du travail, 1886; membres (int. Kendall) 8318.
Commission des chemins de fer (loi de 1900), membres, secrétaire et autres employés, appointements (mot. Fitzpatrick, pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360 ; frais et appointements (sub.) 14447.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation de carnets d'arpenteur, appointements (sub.) 7038 ; appointements (sub.) 12845.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World)), de Toronto (int. Sproule) 14342.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen(mot. Galliher pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Compagnie du pont de Westminster, bill d'intérêt privé (mot. Morrison afin que pétition pour charte soit lue et reçue) 10756.
Comptes publics, comité (mot. Fraser) 374.
Conciliation, conseils de (int. Bell) 3759, 4150.
Confédération, fête, ajournement (mot. Laurier) 5780.
Conférence intercoloniale (mot. Monk pour doc.) 874 ; (int. Borden) 900 ; (mot. Borden pour doc.) 3763 ; débats, publication (int. Borden) 8159, 9722 ; (int. Sproule) 8468 ; (mot. Laurier pour dépôt de documents) 9846.
Conférences agricoles (int. Lemieux) 8867.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.
Consul d'Allemagne, correspondance (int. Borden) 12472.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int. Léonard) 4334, 4336.
Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du régistraire (sub.) 3531.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; régistraire, supplément, 3530 ; M. Charles Morse, 3530 ; loyer, 3531 ; avance du gouvernement fédéral (sub.) 12844.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cour Suprême (sub.) : arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524, 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527 ; régistraire, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118 ; jugements, publication (sub.) 14551.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. Borden pour doc.) 939.
Cour Territoriale, Yukon (sub.) : Shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534-3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int. Blain) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, amélioration (sub.) 118 ; 13492.
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1108 ; 13447.
Craig, M. George, sten., voyage de Dawson à Ottawa et retour (sub.) 3532.
Creek False, C.A., location (int. Wilson) 2856 ; 3022 ; (mot. Earle pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int. Earle) 7793.
Criminels allemands libérés, au Canada (int. Charlton) 3332.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Cummings, M. James, paiement (int. Blain) 9723.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Cutler, Spanish-Mills, Little Current et Wekimagong, transport des malles entre (int. Bennett) 2387.

DALHOUSIE, améliorations au port (sub.) 13504.
Daly, M. Michael, maître du port, Bathurst, destitution (int. Fowler) 3022 ; (int. Wilmot) 3761.
Débats : comité (mot. Laurier) 5 ; 1er rapp., quorum (M. Champagne) 671 ; mot. pour adop. (M. Champagne) 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, (M. Champagne) 964 ; (mot. pour adop.) discussion : M. Champagne, 1144 ; M. Bourassa, 1144 et suiv. ; 3e rapp., gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu (M. Madore) 1513 ; 4e rapp. (M. Champagne) nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Sylva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (M. Champagne) (mot. pour adop., 1828 ; 4e rapp. (M. Champagne) mot. pour adop., 2005 ; bureau des traducteurs (int. Clarke) 2391 ; (int. Blain) 3935 ; publication des Débats (sub.) 5446 ; 5e rapp. (M. Champagne) secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; M. Champagne, mot. pour adop. du 6e rapp., 8158 ; 9611 ; M. Champagne, 8e rapp., nomination de M. Robert C. Dunbar comme sténographe officiel, 12469 ; M. Champagne, 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.
Défense navale, article du "Globe" (int. Clarke) 968.
Denny, colonel, nomination (M. Hughes, Victoria) explication personnelle, 15152.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, service (mot. Fielding) pour comité sur projet de résolution) 8354 ; en comité, 8470.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 ; 13510.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; 1702 ; présentés, 3 ; 287 ; 454 ; 1702, nommés à des positions importantes (mot. Roche pour doc.) 9847.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038 ; 13379.

Desjardins (Pontiac) quai (sub.) 13733.
Desjardins, M. Camille, nomination (int. Bureau) 3664.
Détenus, libération conditionnelle (int. Casgrain) 97 ; (motion Casgrain pour documents) 580.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Digby, quai, réparations (sub. 1113 ; port, améliorations (int. Fowler) 2171 ; édifices pubblics, améliorations (sub.) 13299.
Dipper Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Discours du Trône, 3 ; 15163.
Distribution postale à la campagne : gratuite, (int. Robinson) 289 ; à domicile, (int. Hackett) 14091.

DIVISIONS :

Amendement de M. Brock demandant que le crédit de $50,000 destiné à la construction d'une succursale de l'hôtel des monnaies à Ottawa soit biffé; rejeté par 47 contre 6, 371.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion de l'hon. M. Blair pour renvoi devant le comité des chemins de fer, adoptée par 99 contre 53, 578.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial, motion de M. F. Monk pour renseignements sur noms des vendeurs et prix payés, rejetée par 66 contre 35, 707.
Home Rule en Irlande, motion de l'honorable John Costigan pour adresse à Sa Majesté, adoptée par 102 contre 41, 833.
Cigarettes, motion de M. Bickerdike demandant la prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente, adoptée par 103 contre 48, 868.
Bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes ; amendement de M. Sproule à la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., rejeté par 72 contre 36, 1333.
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion de l'honorable M. Fielding, budget : " Que cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;
Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session," rejeté par 107 contre 54, 2310.
Yukon—Concessions Treadgold, amendement de M. Casgrain, 2926, rejeté par 95 contre 52, 3017-3018. Autre amendement de M. Casgrain, 4657, rejeté par 87 contre 40, 4705-4706.
Employés publics, ingérence dans les élections, amendement de M. Roche (Marquette) 3260, rejeté par 71 contre 22, 3317-18-19.
Motion de M. Monk pour 2e lecture du bill (n° 53) relatif à la faillite, 3360, rejetée par 74 contre 42, 3368.
Fer et acier, industrie, amendement de M. R. L. Borden, 4433 ; rejeté par 91 contre 47, 4501.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement de M. Léonard, 4936, rejeté par 100 contre 51, 4968-4969.

DIVISIONS—*Suite.*

Politique fiscale du gouvernement, amendement de l'hon. M. Tarte, 5051, rejeté par 102 contre 50, 5126-5127.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, motion de M. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40, 5042, rejetée par 102 contre 55, 5044-5045.
Achat de bestiaux aux Etats-Unis par le gouvernement impérial, amendement de M. Pope, 5655, rejeté par 78 contre 48, 5676-77-78.
Bill (n° 59) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, motion de M. Monk pour renvoi du bill au comité des chemins de fer, 6737, rejetée par 87 contre 51, 6752.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, motion de M. Galliher pour troisième lecture, 7692, adoptée par 64 contre 35, 7692-7693.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, amendement de M. Clarke, 7704, rejeté par 57 contre 9, 7711.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport, amendement de M. Monk à motion de M. Wade pour adoption du 2e rapport, rejeté par 105 contre 40, 8316.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, amendement de M. Maclean, 8589, rejeté par 45 contre 34, 8603.
Rapides des Galops, creusage et élargissement, projet de résolution n° 29, présenté par l'honorable M. Fielding, et adopté par 36 contre 14, 8649.
Chemin de fer transcontinental national, sous amendement de M. Boyd, 10360, à motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8652, rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407, rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670, rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 10672 ; bill (n° 235) en comité, délibérations non sténographiées, décision du président, M. Belcourt, 10902, confirmée par 52 contre 30, amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; amendement de M. Osler, 12950, rejeté par 78 contre 39, 12959 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12959 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970; amendement Lancaster, 12978 ; rejeté, 12979; amendement Blain, 12981, rejeté sur même division, 13006 ; amendement Taylor, 13007, reqjeté sur même divisi., 13024; amendement Barker, 13025, rejeté sur la même division, 13025 ; amendement Morinm même division, 13025 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; amendement Bell, 13021, rejeté sur même division, 13021 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; 3e l. et adoption sur même division, 13034.
Représentation dans la Chambre des communes, remaniement, bill (n° 66) amendement de l'honorable M. Haggart, 12669 , rejeté par 65 contre 28, 12685 ; amendement de M. Hackett, 12686 ; retiré, 12707 ; amendement de M. Taylor, 12734 ; rejeté sur la même division, 12734 ; amendement de M.

DIVISIONS—*Suite.*
R. L. Borden, 12735 ; rejeté sur la même division, 12739 ; amendement de M. Clancy, 12739 ; rejeté, 12740 ; amendement de M. Lennox, 12741 ; rejeté, 12744 ; amendement de M. Rosamond, 12744, rejeté, 12745.
Commission des transports, dépenses (sub.) 13638 ; amendement de M. Reid (Grenville) 13640 ; rejeté par 40 contre 22, 13643.
Recensement, coût, amendement de M. Blain, 13984 ; rejeté par 69 contre 35, 14042.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, amendement de M. R. L. Borden, 14170 ; rejeté par 63 contre 29, 14220.
Ligne transatlantique rapide, amendement de M. R. L. Borden, 14463 ; rejeté par 58 contre 20, 14510.
Situation financière, revue, amendement de M. Bell, 14917 ; rejeté par 68 contre 30, 14944.
Divorce, cour de (mot. Charlton) débat : M. Charlton, 581 ; M. Robison (Elgin-ouest) 586 ; sir Wilfrid Laurier, 587 ; Hon. W. Ross, 588 ; 602 ; Hon. D. Tisdale, 590 ; M. Lennox, 593 ; M. Bell. 597 ; Hon. M. Fielding, 601.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int. Hughes) 8150.
Documents publics, distribution (observ. Monk) 1424.
Dominion, cartes du (sub.) 7011.
Donald's Head, brise-lames, réparations (sub.) 13448.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int. Ingram) 10365.
Douanes, bureau international des, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Douanes, ministère (sub.) : appointements, 325 ; dépenses casuelles, 336 ; amendement à la loi (mot. Paterson pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat : M. Paterson, 3152 ; M. Maclean, 3152 ; M. Kemp, 3153 ; M. Blain, 3160 ; M. Lavell, 3161 ; M. Wright, 3161 ; M. Scott, 3165 ; M. R. L. Borden, 3166 ; le ministre des Finances, 3173 ; l'Orateur-suppléant (déc.) 3173 et suiv. ; M. Haggart, 3178 ; M. Brock, 3179 ; M. Robinson, 3193 ; M. Clarke, 3196 ; M. Clancy, 3201 ; M. Tarte, 3207 ; M. Monk, 3208 ; Hon. M. Ross, 3213 ; M. Henderson, 3210 ; M. Lancaster, 3223 ; M. Iigram, 3225 ; appointements et dépenses éventuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses, au Yukon, 4113 ; employés (int. Monk) 5501 ; employés, appointements (int. Clancy) 8351; (sub.) 14268 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Douglastown, pile(sub.) 13733.
Doukhobortses : Inscription de homesteads (int. Wilson) 554; pèlerinage (int. Wilson) 554; (int. Blain) 1059 ; prêt aux (int. Wilson) 5778.
Dragage : nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Dragueurs : coût (int. Blain) 1924 ; réparations (sub.) 2701 ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (int. Thomson) 5500 ; le dragueur " International " (int. Fowler) 12471.
Dragueur " Manitoba ", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Dragueur " sir Wilfrid Laurier " (int. Thomson, Grey) 5778.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Droits, réduits (int. Clarke) 838.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 1113 ; 13448.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Duncan's Cove, abords du quai (sub.) 13448.
EAST-BAY, quai, réparations (sub.) 13449.
Ecole de marine au Canada, vaisseau-école, organisation (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Economy, quai. prolongement (sub.) 1117.
Edmonton, prison (sub.) 13397 ; pont sur la Saskatchewan (sub.) 13596.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int. Taylor) 5960.
Edifices du parlement, terrains avoisinants, entretien, négligence (observ. Taylor) 2174 ; (observ. Sproule) 2479 ; 2501 ; logement supplémentaire (sub.) 13269.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983 ; ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096 ; force électrique et autres, pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033 ; éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (int. Clarke) 5501 ; employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
Entreprise, directeur de la poste, destitution (int. Avery) 14296.
Election, pétitions d', jugements de la cour Suprême, 1, 92.
Elections contestées, 2 ; bill modifiant loi des (int. Casgrain) 496.
Elections fédérales (mot. Fielding pour renvoi du bill n° 3 devant le comité et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales et de faire rapport à la Chambre) 3107.
Elévateurs, hausse des droits (observ. Douglass) 11329.
Emerson, embranchement, service des malles (int. LaRivière) 5503.
Empire, défense de l', discours de lord Rosebery (int. Sproule) 418.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés à des (int. Roche, Marquette) 3763 ; mot., idem, pour doc., 3942, 9847.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend. Roche, Marquette) débat : M. Roche, 3251 ; M. McCreary, 3261 ; M. Lancaster, 3268 ; M. Scott, 3274 ; M. l'Orateur-suppléant, 3278 et suiv. (décision) ; M. Blain, 3279 ; M. Boyd, 3283 ; le dir. gén. des Postes, 3287 ; M. Davis, 3290 ; M. Puttee, 3293 ; M. Ingram, 3295 ; M. R. L. Borden, 3303 ; M. Roche (Halifax) 3308 ; sir Wilfrid Laurier, 3310 ; M. Pope, 3313.
Employés surnuméraires : appoint. (sub.) 2850; nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int. Wilson) 1062.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6118 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Etats-majors, solde et allocations (sub.) 13655.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Ewart, M., architecte en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Exécutions capitales, ch. 181, S.R.C. (sub.) 3524.
Exercices annuels, tir (sub.) 3732.
Explication de nature personnelle : M. Robinson (Elgin-ouest) article du Citizen d'Ottawa, 2085 ; M. Talbot, entrefilet du Citizen, d'Ottawa, 3237 ; l'hon. M. Fisher, entrefilet du Citizen, 5497; M.. Schell, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603 ; M. Ingram, comté d'Elgin, remaniement, 6755 ;

Explication de nature personnelle—*Suite.*

sir Wilfrid Laurier, article de la Patrie, 7015; M. Bourassa, discours sur agiotage, racontars de journaux, 7422 ; M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10763 ; M. Lennox, article de l'Evening Journal, d'Ottawa, 11818 ; l'hon. M. Mulock, intérêts dans la Compagnie de Newmarket (rép. aux insinuations de M. Bennett) 13528 ; M. Talbot, pétitions contre le Transcontinental national, 13538 ; M. Roche (Halifax) pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, 13649 ; M. Scott, brochure politique, 14885 ; M. Schell, nomination de M. Stewart comme surintendant du canal de Williamsburg, 14901.

Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4593.

Exposition du Japon (observ. Fisher) 4786.

Exposition de Saint-Louis (int. Lemieux) 3107 ; (sub.) 4759 ; envoi de bestiaux (int. Boyd) 5007.

FAILLITES, bill (int. Lennox) 839.

Farquharson, M. Donald, député, décès ; éloges par sir Wilfrid Laurier, 5701 et M. R. L. Borden, 5702.

Félicitations au premier ministre, par M. Sproule, 11948.

Fer et acier, industrie (avis de mot. Borden) 4002 (mot. et observ. Borden en amend.) débat : M. R. L. Borden, 4420 ; Hon. M. Fielding, 4433 ; M. Bell, 4435 ; M. Kendall, 4443 ; M. Osler, 4447 ; sir Wilfrid Laurier, 4452 ; M. James Clancy, 4454 ; M. Pringle, 4464 ; Hon. J. I. Tarte, 4476 ; M. Bourassa, 4484 ; M. Oliver, 4491 ; M. Heyd, 4494 ; M. Pope, 4497 ; primes à la fabrication (int. Wilson) 6646 ; (en comité sur résol.) 6842 ; (sub.) 7995; dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029 ; primes (en comité sur projet de résol.) 8160 ; (projet de résol. lu et adopté) 8225 ; primes (int. Henderson) 11818.

Ferme expérimentale centrale, beurre (int. Monk) 1925.

Fermes expérimentales (sub.) 998 ; 4707 ; beurre (int. Monk) 1651 ; Melle Hagar (int. Talbot) 5499.

Fête du roi dans le comté d'Elgin (observ. Robinson) 3239.

Ficelle d'engerbage : prix (int. Blain) 206 ; 455 ; (int. McCreary) 1653 ; quantité et prix (int. Heyd) 2390 ; ventes (int. Blain) 3934 ; inspecteur (int. Wilson et Taylor) 5131 ; (int. Wilson) 5779 ; primes à la fabrication (mot. Fielding) (pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 ; (int. Clarke) 7793 ; 7794 ; inspection (sub.) 7995 ; 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14074 ; 14332 ; inspection (int. Alcorn) 14989.

Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.

Fisher, M. Charles A. (int. Monk) 1649.

Fitzgerald, M. W. W., homestead et préemption (mot. Sproule pour doc.) 293.

Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.

Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. Borden pour doc.) 1085.

Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.

Forrest, M. A. E., remboursement (sub.) 5591.

Fort-Lawrence, jetée débarcadère (sub.) 1117; 13450.

Fort-William, édifice public (sub.) 651 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.

France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int. Borden 5128.

Franchise, articles admis en (int. Clarke) 838.

Frank, désastre (int. Scott) 2170 ; (observ. Oliver) 2176 ; (int. Oliver) 2314.

Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.

Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.

Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.

Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.

Fret, classement (int. Kemp) 3417 ; 3664.

Friar's-Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.

Fromage, pesage (int. Monk) 5601.

Frudes-Point, quai (sub.) 13449.

Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int. Smith, Wentworth) 3344 ; mot. Smith, (Wentworth) pour doc., 3941-42.

Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.

Fusil Ross, examen (int. Morin) 2856.

GABARUS, brise-lames, prolongement (sub.) 13451.

Gagetown, Upper et Lower, service postal entre (int. Wilmot) 1737.

Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821 ; 12973.

Garde-bestiaux, commission (int. Lennox) 686, 897, 1062 ; (int. Borden) 1235 ; (mot. Lennox pour doc.) 3518 ; rapport (int. Pringle) 14990; rapport, dépôt, M. Fielding, 15061.

Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.

Gaynor et Greene, extradition (mot. Casgrain pour doc.) 111.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; nominations d'officiers (int. Hughes) 3024 ; tentes (int. Taylor) 3940 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445 ; acte des pensions, de 1899, motion Scott pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.

Général en chef, rapport (int. Hughes) 686.

Géologie, congrès international au Canada en 1906 (int. Carscallen) 8352.

Georgeville, quai, prolongement (sub.) 13467.

Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

Gloucester, N.-B., variolés (int. Fowler) 14992.

Godbout, chaussées (sub.) 2807.

Goderich, port (sub.) 1410 ; brise-lames (sub.) 13511.

Goélette "Euxine", sabordement (mot. McLennan pour doc.) 716.

Goélette "Markland", saisie (observ. Kaulbach) 6195.

Golfe Saint-Laurent, lignes télégraphiques (sub.) 3093.

Goodwin, M. George, entrepreneur, canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

Gordon Highlanders, trophée, présentation (observ. Hughes) 7473.

Gore's Landing, quai (sub.) 13515.

Gouvernement impérial, foin et avoine achetés pour le compte du (mot. Monk) 694.

Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.

Grain, importation par ports d'Ontario occidental, en 1902 (int. Bennett) 99 ; expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Holmes) 555 ; peseurs automatiques, Manitoba, T. N.-O. (mot. Stewart pour doc.) 869 ; 902 ; inspection (int. Clarke) 5007 ; étalon,

Grain, importation—*Suite.*

(mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 13537 ; en comité, 14092 ; inspection, Manitoba (sub.) 13982.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur projet de résolution) 5257 ; (rapport, 2e l. et adoption du projet de résolution) 5261.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13411.
Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125, 13466 ; travaux de protection au port (sub.) 14385.
Grande-Rivière, entrée du port, amélioration (sub.) 1125 ; dragage (int. Lancaster) 12750, 13292 ; quai (sub.) 13734.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1568.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Grant, M. J. G., de Barrie, cautions (int. Bennett) 6194.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Greenfield, M. J. R. N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Greffier de la Chambre, 1.
Grosse-Isle, quarantaine (sub.) 431.
Guay, M. A., compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (int. Ingram) 1055 ; selles et brides pour dernier contingent (int. Monk) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int. Taylor) 1737 ; fonctionnaires servant comme volontaires (mot. Hughes pour doc.) 2417 ; achat de provisions (mot. Borden pour doc.) 2858, 5600 ; pensions aux soldats (int. Hughes) 3023 ; médailles (observ. Clarke) 8503 ; (rép. du ministre de la Milice à observ. Clarke) 8561 ; médailles (int. Clarke) 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (int. Hughes, Vic.) 1458 ; pensions (observ. Broder) débat, 14892 et suiv.
Guilbault, Edouard, paie-maître des canaux, décédé ; gratification à sa famille (sub.) 14449.
Guthrie, Melle Mary, appointements (sub.) 14045.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.

HALAGE, sentier, de la rivière de la Paix à la rière Pelly (sub.) 13596.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418 ; 13296 ; Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298; terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922 ; bureaux de la Marine et des Pêcheries (int. Bell) 14573.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercises (sub.) 7164 ; édifice public, modifications (sub.) 13380.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int. Wilmot) 292.
Hatchey, M. Nazaire, pilote, maître du havre, nomination, 3761.
Haut-commissaire en Angleterre, bureau (sub.) 12839.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 ; bureau de poste, construction (sub.) 13387.
Hawk Point Inlet, N.-E., chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage ,nomination (int. Wilson et Taylor) 5131 (int. Wilson) 5779.
Heath, M. Gorge, indemnité (sub.) 14448.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Herchmer, M. L. W., pension (int. Scott) 5505.
Hétu, Rodolphe, libération (int. Northrup) 8151.
Higgin's-Shore, jetée (sub.) 13492.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Hillsborough, pont (int. Lefurgey) 2673 (int. Hackett) 2855.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Homarderies, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Home Rule en Irlande (mot. Costigan pour adresse à Sa Majesté) débat : Hon. M. Costigan, 738 ; M. Hackett, 749 ; M. Charlton, 753 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 759 ; M. Sproule, 761 ; M. Marcil (Bonaventure) 769 ; M. Broder, 773 ; M. Belcourt, 777 ; M. Richardson, 781 ; M. Bourassa, 783 ; M. Kemp, 785 ; M. Murray, 787 ; M. Hughes (Victoria) 788 ; M. Wright, 791 ; Hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 792 ; M. Porter, 795 ; sir Wilfrid Laurier, 797 ; M. R. L. Borden, 802 ; M. Sherritt, 806 ; M. Reid, 807 ; le ministre de la Justice, 808 ; M. Clarke, 815 ; M. Ingram, 829 ; M. Hughes (Victoria) explication personnelle, 893 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot. Laurier) 1229.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099 ; pont et chaussées (sub.) 13594.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.

ILE d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Ile du Cap au Sable, entrée du havre (sub.) 13449.
Ile Caribou, chaussée (sub.) 13448.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Ile aux Grues, quai (sub.) 1567.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341 ; lignes télégraphiques (sub.) 2810.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 687 ; câble sous-marin (int. Talbot) 11454 (mot. Talbot pour doc.) 11565.
Ile du Prince-Edouard ; correspondance (int. Borden) 898 ; jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194 ; coût des chemins de fer (int. Hughes) 1740 ; chemin de fer, billets (int. Hackett) 2588 ; gisements de houille (int. Hackett) 2589 ; communications d'hiver (mot. Lefurgey pour doc.) 2862 ; pêche aux huîtres (int. Lefurgey) 3023 ; lignes télégraphiques reliant au continent (sub.) 3092 ; communications en hiver (int. Lefurgey) 4154 ; chemin de fer, chefs de gare (int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int. Lefurgey) 4600 ; sémaphores (int. Hackett) 4601 ; pont de Hilsbourough (int. Hackett) 4602 ; embranchement de chemin de fer, construction (int. Hackett) 6375 ; chemin de fer, halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranche-

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
ment de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757; 8035; 13087; 14399; 14407; rails d'acier, achat et pose (sub.) 8036; chemin de fer, quai et hangar à houille à Summerside, 13086 ; agrandissements à Kensington, 13098 ; service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100; nouvelles gares à Northern et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152 ; nouveau dragueur (sub.) 13585 ; expéditeurs de poisson, réclamations (int. Lefurgey) 13649 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; levé topographique au pont Montague, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Iles Wolfe et Howe (observ.) Taylor) 13778.
Immigration ; agents (mot. Bourassa pour doc.) 293 ; statistique (int. Ross) 1064 ; somme additionnelle (sub.) 2378 ; frais (int. Wilson) 6479 (observ. Wilson) débat, 6761 (sub.) 6827 ; agences (sub.) 6870 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Immigration chinoise (mot. Laurier pour comité sur résol.) 269 (en comité sur résol.) 611 et suiv. (2e l. et adop.) 969 ; application de la loi (sub.) 7992.
Immigration irlandaise (int. Clarke) 1060.
Immigration japonaise (int. Morrison) 3847.
Immigrants ; traitement (observ. Puttee) 888 ; installation (observ. Boyd) 1151 et suiv. ; pour l'Ontario (int. Robinson) 1651 ; pour les provinces maritimes (int. Emmerson) 1923 ; refus d'admission (int. Wilson) 2389 ; 2587 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int. Wilson) 2389 ; examen médical (int. Clarke) 2854 (int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (int. Wilson) 5500 ; immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 ; dépôt d'immigrants (sub.) 14540.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int. Ingram) 3939.
Importations : directes par l'Etat (int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin 1903 (int. Henderson) 14223.
Impressions, comité (mot. Laurier) 247 ; achat d'un livre intitulé: "Décisions des Orateurs de la Chambre" (mot. Parmelee) 5497 (mot. Parmelee pour adop. du 4e rapp.) 5772.
Impressions et papeterie (sub.) 226 ; 5449.
Imprimerie de l'Etat : étiquette sur publications (int. Brock) 4333 ; perception des frais d'impression restés dus (int.) Robinson) 4334 ; atelier libre (int. Clarke) 4336 ; compositeurs (int. Clarke) 4602 ; outillage (sub.) 12841.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int. Barker) 11222.
Indiens, affaires des ; Doncaster, comté de Montcalm, réserve (motion Desjardins pour documents) 293 ; pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064 ; Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int. Fowler) 2587 ; affaires des Indiens (sub.) 277 ; agents des, comme gardiens (int. Tisdale) 840 ; baux, correspondance, etc. (mot. Tisdale pour doc.) 1365 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6562 ; 6632 ; Québec, 6618 ; Ontario, 6618 ; Ontario et Québec, 6537 ; 6617, et les provinces maritimes, 6618 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; Saint-Régis, prison, construction, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en
Indiens, Affaires des—*Suite.*
général, 6636 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474 ; dépenses casuelles (sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063; réserve de Rama, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066 ; Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066 ; Nouveau- Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements (sub.) 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; 14072 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Indiens, de Mississaga, réclamation (int. McColl) 7107.
Indiens, réserve de Duceis (int. Bennett) 8151.
Ingénieurs, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262 ; inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app., (sub.) 14289.
Inspecteur vétérinaire en chef (int. Monk) 1649.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ. Davis) 14237.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, réparations (sub.) 13467.
Intercolonial : Embranchement de la Rivière-Ouelle (int. Casgrain) 553 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int. Monk) 683 ; articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. Fowler pour doc.) 939 ; gages des employés (int. Kendall) 1339 ; tarif (int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (mot. Bell pour doc.) 12416 ; taux de transport (mot. Bell pour doc.) 2418 ; trafic, échangé avec Grand Tronc (int. Kemp.) 2857 ; garage de Lorne (int. Bell) 3022 ; guide officiel (int. Clarke) 3662 ; (mot. Haggart pour doc.) 3664 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3828 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (mot. Bell pour doc.) 3846 ; traverses achetées et employées (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. Haggart pour doc.) 3942 ; wagons et locomotives (int. Barker) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int. Barker) 4602 ; surestarie (int. Fowler) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (int. Fowler) 4837 ; surestarie sur les wagons (int. Fowler) 5130 ; rails d'acier et attaches sub.) 5177 ; prix du transport des houilles (int. Kendall) 6374 ; (sub.) barres d'attelage pour wagons à marchandises 7746 ; voitures à voyageurs, vestibules, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; Rivière-Ouelle, embranchement à partir de la station, 7752 ; freins à air com-

Intercolonial—*Suite.*
primé pour wagons à marchandises, 7754, 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage de wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem. 8549 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; freins, signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 ; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556 ; à la bifurcation de la Chaudière (sub.) 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557, à Halifax, 8558, à Pictou, 8559 ; système de pension (int. Gourley) 9475 ; billets de faveur (mot. Clarke pour doc.) 9847 ; embranchement de la Rivière Ouelle (int. Monk) 10757 ; usines à la Rivière-du-Loup (int. Gauvreau) 12750 ; édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12846 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; trançon de la Rivière-Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 ; à Halifax, 13082 ; à Pictou, 13085 ; à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; commande de rails à la Cie Clergue (int. Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344, 14398 ; nouvelles voies sur parties de la ligne, 14352 ; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissement à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc., 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; protection contre l'incendie des gares, etc. (int. Bennett) 14967.
Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271 ; liste des employés permanents (mot. LaRivière pour doc.) 2417 ; illustrations du rapport, plaintes (int. Ingram) 4117 ; quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
Iona, prolongement du port (sub.) 13469.

JARDINS potagers, droits sur produits (amend. Léonard) débat : M. Léonard, 4936 ; M. Bourassa, 4939 ; M. Smith (Wentworth) 4940 ; M. Holmes, 4942 ; M. Monk, 4943 ; M. Ethier, 4948 ; M. Henderson, 4952 ; M. L. P. Demers, 4955 ; le ministre des Finances, 4956 ; M. Borden, 4959 ; M. Campbell, 4961 ; M. Broder, 4965 ; M. Macpherson, 4967.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Jérôme, M. Martin, député à la législature (int. Roche, Marquette) 5504.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Jonasson, M. S. (int. Roche, Marquette) 1234.
Journaux : Royaume-Uni, France et Etats-Unis, paiements (mot. Monk pour doc.) 723 : agents et directeurs de poste (observ. Tarte) 14973.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Judique, brise-lames, réparations (sub.) 1134.
Juges : traitement (int. Casgrain) 97 ; pensions de retraite (mot. Laurier pour comité sur résolution) 206 ; (mot. Fitzpatrick pour rescision de l'ordre pour comité sur résol.) 2670 ; frais de voyage (sub.) : Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocation de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, Nouveau-Brunswick, traitement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; juge en chef Boyd ; parents employés publics (int. Johnston) 4339 ; paiements en sus de son traitement (int. Taylor) 6193 ; juges des cours de comté (int. Lennox) 5131 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 5421 ; juges de cour de comté, nomination (int. Lennox) 5773 ; pension de retraite, en comité sur résolution, 8323 ; 8614 ; juges des cours provinciales, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 10366, en comité, 11026 ; 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060 ; nomination d'un nouveau juge de la cour Supérieure, P.Q. (mot. Laurier pour comité sur résol.) 11689 ; (en comité) 12078 ; (mot. Laurier pour 2e l.) 12090 ; offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int. Logan) 14090 ; juge puiné dans le district de Nipissingue, traitement (sub.) 14551 ; juge de la cour de comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, augm. de traitement (sub.) 14553 ; amendements du Sénat au bill (n° 233) concernant pension de retraite, 14583 (voir bill (n° 233) dans liste des bills, lettre B) ; fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int. Grant) 14969.
Justice, frais (sub.) 7006.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 212.

KAMOURASKA, jetée (sub.) 13734.
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot. McIsaac) 7308.
Kelly, M. A. J., paiement d'appointements (sub.) 5592.
Ketch, port, entrée du chenal, dragage (sub) 13471.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009, 7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010 ; aliénés, entretien (sub.) 7010.
Kilroy, M. Thomas, sous-préposé aux douanes, à Windsor, Ont., services (sub.) 14281.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134 ; 13471.

Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ; 13385 ; (sub.) à voter de nouveau, 6039 ; pénitencier, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (int. Sproule) 10364 ; salle d'exercices du collège militaire (sub.) 13360 ; casernes de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13516.

LA BICHE, palais de justice (sub.) 984.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Lac Buckhorn, battures dragage (sub.) 14948.
Lac Couchiching, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Dauphin, dragage (sub.) 1499.
Lac Francis, Man., décharge, quais, creusages (sub.) 1500.
Lacs la Flèche (haut et bas) améliorations entre (sub.) 13576 ; creusage entre, balance due sur outillage (sub.) 13577.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Lac Saint-Jean, dragage, quai (sub.) 2319, 13736.
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Lac Simcoe, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Lafontaine, lady, pension (sub.) 14546.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. Clancy pour doc.) 14572.
Laprairie, jetées brise-glaces, travaux de protection, 13737 ; (sub.) 2324, 13737.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement (sub.) 13469.
Larkin, M. W. S., capitaine, plainte (int. Hackett) 3025.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. Monk pour doc.) 3348.
Latour, M. L. J., congé (int. Blain) 7106 ; (int. Léonard) 1061 ; (int. Pope) 14290.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Le Herald, de Montréal, sommes payées (int. Rosamond) 8572.
Le Roi contre Calver, commutation de peine, (mot. Borden pour documents) 13574 ; contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811 ; levés hydrographiques (sub.) 4270, 7209.
Lévis, édifice public (sub.) 438, 13318 ; terrain acheté par le gouvernement (int. Casgrain) 3762 ; (mot., idem pour doc.) 3942.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ. Maclean) débat : M. Maclean, 112, 116, 671 et suiv:; M. l'Orateur (déc.) 112 ; sir Wilfrid Laurier, 113-120 ; M. Lancaster, 114 ; M. R. L. Borden, 114 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 114 ; M. MacCarthy, 115 ; M. Sproule, 123 ; M. Northrup, 124 ; (mot. Maclean) débat : M. Maclean, 1241 ; sir Wilfrid Laurier, 1242 ; M. Sproule, 1243.
Ligne transatlantique rapide (int. Borden) 4020, 4154, 4603 ; (rép. de sir Richard Cartwright) 4895 ; (int. Roche, Halifax) 7308 ; (observ. Borden) débat, 14451.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int. Bell) 1338.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Listes électorales, impression (int. Léonard) 292 ; dépenses éventuelles (sub.) 5456 ; Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 8573.
Littérature électorale, expédition franco (int. Davis) 14580 ; sacs de poste employés pour expédition (int. Talbot) 14580.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13516.
Little Current, chenal, améliorations (sub.) 13516.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations (sub). 13469.
Loi électorale (int. Borden) 12471.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656 ; magasin militaire (sub.) 13382.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai (sub.) 1211.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Lunenburg, port, dragage, 1138.

MACHINES agricoles, détaxe (int. Roche) 3939.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Maguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Main-à-Dieu, côté ouest du port, brise-lames (sub.) 13470.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int. Bell) 5006.
Malagawatch, chenal des barques, améliorations (sub.) 13471.
Malles, service (sub.) 6269 ; transport par chemin de fer (int. Wilson) 6478 ; transport par navires océaniques, 7801 ; 7962 ; distribution dans les campagnes (int. Wilson) 13531 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (int. Thomson, Grey) 13536.
Manitoba, terres boisées, protection (sub.) 6985 ; chemin à partir de Teulon-nord (sub.) 7141.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int. Ingram) 269.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int. LaRivière) 3517.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Margaretville, brise-lames, réparations (sub.) 13470.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Marine allemande, recrutement au Canada (int. Sproule) 8968.
Marine et Pêcheries, ministère ; appointements, dépenses casuelles (sub.) 347 ; 4269 ; 5205.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Martineau, Arthur, nomination (int. Ingram) 3938.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier et M. Monk, 10507.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. Lavergne pour doc.) 3348.
Mehan, Dr, service météorologique, Bauthurst, renvoi (int. Wilmot) 3761.
Melbourne, quai, améliorations (sub.) 13471.
Ménard, M. Denis, destitution (int. Monk) 3663 ; 9342.
Messages de Son Excellence : (sub.) 92 ; économie interne, 92 ; budget supplémentaire, 725 ; adresse, remerciements, 1241 ; budget supplémentaire, 5127 ; 13129 ; 14332 ; 14966.
Messagers au service de M. Taylor (int. Talbot) 14580.
Métapédia, nouvelle gare, etc. (sub.) 14387.

Métis, commission, scrip (mot. LaRivière pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Metts, M. J. B., débiteur de l'Etat (int. Wade) 6374.
Midland, port, dragage (sub.) 1422 ; 13517.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Milice (sub.) : solde et indemnité, débat, 3714 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; officiers des corps permanents (int. Smith, Wentworth) 4601 ; 6645 ; achat de tentes (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; loi, dépêche Chamberlain (int. Bell) 6754.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; nouveau bill (int. Hughes) 686.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ. Bourassa) débat : M. Bourassa, 2480 ; le ministre de la Milice, 2485; M. Hughes (Victoria) 2487 ; M. Barker, 2491 ; M. Monk, 2494 ; M. Thompson, 2496 ; M. Clarke, 2498 ; sir Wilfrid Laurier, 2500 ; état, besoins et moyens à prendre pour y satisfaire (observ. Thompson) débat : M. Thompson, 5895 ; M. Sproule, 5909 ; M. Gourley, 5911 ; le ministre des Finances, 5913 ; M. R. L. Borden, 5914 ; M. Bourassa, 5916 ; M. Ingram, 5919 ; M. Morin, 5921 ; M. Oliver, 5922 ; M. Clarke, 5924 ; M. Johnston (Cardwell) 5927.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int. Bourassa) 11455.
Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine" caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int. Hughes) 2174.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14958.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976; division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Ministère, changements survenus dans le (explications) débat : sir Wilfrid Laurier, 132 ; 162 ; hon. J. I. Tarte, 138, 166 ; hon. A. G. Blair, 148 ; M. R. L. Borden, 151 ; hon. M. Fielding, 167 ; M. Maclean, 169 ; M. Bennett, 176 ; M. Monk, 182 ; M. Northrup, 185 ; M. Bell, 189 ; M. Pope, 194 ; M. Osler, 197.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
Mistook (Delisle) quai (sub.) 13738.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Monnaies, hôtel des, Ottawa, succursale (sub.) 350 ; construction (int. Carscallen) 11222.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Montague (en bas) quai Aitken (sub.) 1193.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; hôtel des postes (int. Monk) 683 ; (sub.) 13333, 13347 ; compagnie du chemin souterrain (mot. Tarte pour doc.) 723 ; cale-sèche, commission (mot. Tarte pour doc.) 723 ; débardeurs, grève (int. Monk) débat: M. Monk, 2589; 2593; sir Wilfrid Laurier, 2589, 2602; M. Clarke, 2590 et suiv.; M. Lemieux, 2590 ; M. Tarte, 2591 ; M. Casgrain, 12591 ; M. Bickerdike, 2592 ; M. Charlton, 2594 ; M. Puttee, 2594 ; M. Brock, 2595 ; M. Smith (Vancouver) 2598 ; le directeur gén. des Postes, 2600 ; M. McCreary, 2608 ; M. Kendall, 2610 ; M. Logan, 2611 ; M. Osler, 2613 ; M. Hughes (Victoria) 2616 ; M. Ingram, 2618 ; (int. Borden) 2770 ; (int. Gallery) 3751 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; bureau de poste int. Monk) 4117,4118 ; débardeurs, grève, paiement à la milice (int. Monk) 4153 ; cour des Commissaires des pilotes (usb.) 4327 ; outillage du port, avances aux commissaires (mot. Fielding pour comité sur résol.) 4419 ; (en comité sur résol.) 4603 ; (1ère l., 2e l. et adop. des résol.) 4645 ; commission du port, membres, appointements à eux payés (int. Monk) 8319 : casernes pour milice permanente (sub.) 13343; port, hangars permanents (int. Bureau) 14576 ; dragueur "W. S. Fielding" (rép. à int. Bureau) 14577.
Moose-Jaw, bureau de poste (sub.) 13398.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. Morin) 8573, 8735 ; percepteur du canal de Chambly, appointements (int. Ball) 12750.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. Thomas, appointements (sub.) 14549.
Mowat, sir Oliver, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 1632 ; M. R. L. Borden, 1635 ; M. E. F. Clarke, 1635.
Murray-Bay, quai (sub.) 12343.
Musée Victoria, et autres édifices (sub.) 371, 14536 ; (int. Birkett) 11455.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Myers, M. le juge, nomination (int. Roche) 289.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du "Bayfield", gratification (sub.) 7209.
Mackenzie et Mann, et gouvt.; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
McCraney, M. W., ex-député, lettre, lecture par M. Robinson, 5548.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int. Roche, Marquette) 8572.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
McKay's Point (sub.) 13470.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. Lancaster pour doc.) 3942.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int Taylor) 5130.

NAPANEE, bureau de poste (int. Sproule) 1652.
Naturalisation, Acte (int. LaRivière) 2085 ; paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aides, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Navigation fleuviale au Manitoba (int. LaRivière) 1928.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Necum Teuch, quai (sub.) 1170 ; travaux (sub.) 13472.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
New-Campbellton, quai de Ballast (sub.) 1175.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement(sub.) 14386.
New-Harbour, brise-lames, réparations ;talus, protection (sub.) 1176.

New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations à l'entrée de la rivière Clinton et de la rivière aux Français (sub.) 13493.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Nobles, M. Israël, destitution (int. Fowler) 7107.
Noël, quai de, réparations (sub.) 13473.
Nord-Ouest, tempêtes de neige (observ. Scott) 12079.
North Atlantic Trading Company, contrats (int. Borden) 13648 ; 13952.
North-Head, Grand Manan, brise-lames (sub.) 13505.
North-Gut, Sainte-Anne : quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Northumberland, détroit, navigation (mot. Hughes pour doc.) 1064 (int. Hackett) 7107.
Notre-Dame-du-Portage, quai (sub.) 13741.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int. Borden) 898.

OAKVILLE, jetée (sub.) 1423.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347 ; 7003 ; magnétique (sub.) 4270.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178 ; 13473.
O'Leary, MM. A. J. et M., intérêt (sub.) 14954.
Ontario, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Ordre du service impérial, décorations (int. Clarke) 12971 ; 13953 ; 14224.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int. Wilmot) 1230 ; 1231.
Oshawa, édifice public (sub.) 13377.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 ; 1004 ; 5170; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs(sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service téléphonique (sub.) 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (int. Rosamond) 3347 ; 6039 ; 6042 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; commission d'embellissement (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6479; (en comité) 6660; (2e l. et adop.) 6666 ; édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; titroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane, amélioration (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement (sub.) 13387 ; pont Dufferin et pont des Sapeurs, modifications (sub.) 13594.
Owen-Sound (port (sub.) 1423 ; (int. Thomson) 5500 ; édifice public (sub.) (observ. Bennett) 13329.
Oxide d'aluminium, importation (int. Robinson) 1063.
Oyster Pond, protection du rivage (sub.) 13473.

PAPIER-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. LaRivière pour doc.) 2717.
Pardon, prérogative de (mot. Casgrain pour doc.) 580.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Paris, agence canadienne (sub.) 12842.
Parkhill, transport des malles à (int. Sherritt) 1652.
Parlement, sessions plus hâtives (mot. Boyd) débat : M. Boyd, 471 ; sir Wilfrid Laurier, 475 ; M. Borden, 476 ; Hon. W. Ross, 478 ; M. Stewart, 479 ; M. LaRivière, 479 ; 487 ; M. Charlton, 480 ; M. Casgrain, 481 ; M. Davis, 482 ; M. Lefurgey, 482 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 483 ; M. Taylor, 485 ; sir Richard Cartwright, 485 ; M. Monk, 486 ; M. W. Ross (Ontario-sud) 487 ; M. Maclean, 488 ; convocation (observ. Boyd) 15155 et suiv.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Parr-Sound, quai (sub.) 13520.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 ; 13743.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Roche, Marquette) 12470.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Peaux, inspection (communic. Sproule) 4113.
Pêche : dans la zone de trois milles (int. Bell) 4332 ; permis de pêche aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 ; primes, fraudes présumées (int. Hackett) 11221 ; pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Pêcheries : golfe Saint-Laurent (int. Lemieux) 3020 ; protection, C.A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328 ; préposés, traitements et déboursés (sub.) 5223 ; 5297 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; appointements (sub.) 6274 ; droits du Dominion et des provinces (mot. Préfontaine pour doc.) 8159.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475 ; quai (sub.) 13520.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349 ; digue (sub.) 14948 ; battures, dragage (sub.) 14948.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179 ; service à la vapeur entre cet endroit et Mulgrave (sub.) 14542.
Petit Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Phares : flottants, cpaitaines (int. Gauvreau) 682 ; gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction, et aide à la navigation (sub.) 4327 ; 5495 ; 5930 ; gardiens, augm. de salaire (int. Gauvreau) 14969.
Picton, édifice public (sub.) 13380 ; bureau de poste (observ.) 13403.
Pictou, phare (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pickering, port (sub.) 1424.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pilotage, acte de, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; voir bill (n° 261)) 13058 et liste des bills.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int. Lemieux) 3018.
Piscifactures, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Plaines d'Abraham, cession (int. Casgrain) 3346.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Plomb, fabrication, prime (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6376 ; (sub.) 7995 ; (en comité) 8432.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 5567.
Pointe-du-Chêne, quai (sub.) 13505.
Pointe-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Pointe Nepean, usage (int. Birkett) 12086.

Pointe-au-Pre, débarcadère (sub.) 1567.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Pointe Swim, quai (sub.) 13481.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf) quai (sub.) 12745.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Poirierville, quai (sub.) 1179 ; 13474.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int. Lefurgey) 3516.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 13064 ; M. Bell, 13069 ; M. Henderson, 13071 ; M. Holmes, 13073 ; M. Gourley, 13074 ; M. Puttee, 13078 ; Hon. M. Préfontaine, 13078 ; M. Hackett. 13080.
Police fédérale (sub.) 3636.
Politique fiscale du gouvernement (amendement Tarte) débat : Hon. M. Tarte, 5012 ; 5046 ; M. Brock, 5052 ; M. Reid (Grenville) 5056 ; M. Hughes, Victoria) 5060 ; M. L. P. Demers, 5072 ; M. Sproule, 5079 ; M. Bell, 5083 ; M. Gourley, 5089 ; hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 5096 ; M. Osler, 5099 ; M. R. L. Borden, 5100 ; le ministre des Finances, 5107 ; M. Bourassa, 5115 ; M. Northrup, 5122.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int. Cochrane) 11452.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; brise-lames (sub.) 13521 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Ports du Canada, dép. casuelles, traitements (sub.) 4036.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488, 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289 ; tranchée de Port-Colborne à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Port-Daniel, quai (sub.) 13745.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-George, brise-lames (sub.) 1179, 13480.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Port de Hall, améliorations (sub.) 13467.
Port-Hood, réparations (sub.) 13475.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Port-Moody, réserve militaire (int. Earle) 455.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-de-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port de Saint-Jean, brise-lames de la Pointe du Nègre (sub.) 1216 ; jetée, au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Ports, en général (sub.) 13580.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations générales (sub.) 1220.
Ports, rivières et ponts : Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317, 6274 ; en général (sub.) 6106.
Postes : directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int. La-Rivière) 127 ; bureaux de poste, employés, vacances (int. Monk) 4152 ; directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207, 14299 ; salaires (sub.) 6340 ; employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ;commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 ; commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, augm. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297 ; sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Postes, hôtels des, dans les villes (int. Puttee) 683.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int. Sproule) 3331.
Préférence commerciale, tarif (mot. Clarke pour doc.) 3713.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Preston, M. W. T. R., poursuites contre (int. Clarke) 12473.
Prince-Albert, bureau du greffier de la cour et chambres des juges (sub.) 3524 ; palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Privilèges et élections, comité, 1er rapport (commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) M. R. F. Sutherland, 5700 ; Beauharnois, enquête Loy, emploi d'un sténographe (mot. Fraser) 7420.
Prorogation, M. l'Orateur, 15146 ; 15160 ; 15166.
Prospect, quai (sub.) 13474.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ. Ross) 2175 ; compagnies de téléphone (int. Clarke) 2673 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2796 ; 3093 ; dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique (sub.) 13584.
Publications hebdomadaires (int. Scott) 11689.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int. Bell) 1924 ; quai, réparations (sub.) 13474.

QUAIN, Melle M., augm. d'app. (sub.) 14548.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. Monk pour doc.) 723.
Quais, réparations (sub.) 4327.
Qualsimo, quai (sub.) 13577.
Quarantaine, districts organisés, et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Québec (ville) : Améliorations au port, soumissions (mot. Tarte pour doc.) 723 ; (sub.) 3453 ; manufacture Ross (mot. Casgrain pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du Soleil (int. Casgrain) 2313 ; nouveau quai, contrat pour construction (int. Casgrain) 4116; pont, subvention (int. Morin et Monk) 10763; magasin pour ministère Mar. et Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 ; nouvelle fonderie (sub.) 14540 ; pont (mot. Fielding pour dépôt de documents) 14826 ; (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Québec (province) : Quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. Lemieux pour doc.) 3348 ; lignes télégraphiques (sub.) 6116 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Queen-ouest ,représentation (int. Hackett) 13654.
Quesnelle, C.A., barrage (int. Earle) 11817.

Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int. Monk) 7421 ; nomination, date, et appointements, (int. Ball) 12750.

RAILS d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int. Monk) 289.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508 ; 8619 ; barrage (sub.) 12863 ; 13160 ; enlèvement de cailloux (sub.) 13161 ; pour compléter chenal (sub.) 14947.
Rapides plats (sub.) 13160.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474; (int. Puttee) 10757 ; (int. McCreary) 14578.
Rapports: Travaux publics, 5 ; comptes publics, 91 ; auditeur général, 91 ; Postes, 91 ; Intérieur, 91 ; Affaires des Indiens, 91 ; Revenu de l'intérieur, 91 ; Justice, 91 ; commerce et navigation (tableaux) 91 ; Pêcheries, 91 ; Agriculture, 91 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 93 ; Chemins de fer et Canaux, 93 ; Commerce, 93 ; Travail, 116 : administration publique du Canada, 126 ; secrétariat d'Etat, 126 ; (int. Hughes) 209 ; Marine et Pêcheries, 247 ; Milice, 287 ; bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902, 489 ; demande de (int. Taylor) 556 ; Postes (int. Bell) 901 ; sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902, 1054 ; imprimerie et papeterie publiques, 1228 ; actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1902 (liste) 1632 ; fermes expérimentales, 2005 ; balances de dépôts dans les banques du Canada, et non réclamées, 3940 ; archives canadiennes pour l'année 1902, 5604 ; assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre 1902, 9613 ; commission géologique, pour 1902, 13649.
Recensement de 1901, coût (int. Taylor) 205, 207, 294, 490 ; (int. Clancy) 290 ; (int. Monk) 1651 ; (observ. et amend. Blain) débat, 13984 et suiv.; confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (int. Ganong) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int. Ganong) 3937 ; paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. Fowler pour doc.) 3940 ; dans Carleton et Victoria (int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen (int. Wilmot) 4152 ; (sub.) 4753 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int. Blain) 6647, 7106 ; (int. Calvert) 7309 ; (sub.) 7270 ; tableaux (int. Blain) 11688; mode de travail (int. Heyd) 14224.
Recettes et dépenses, en 1903 (int. Clancy) 12972.
Regina, prison, achat de terrain (sub.) 5310.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Représentation du peuple dans la Chambre des communes (bill n° 66) débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Sproule : Sir Wilfrid Laurier, 1244, 1254, 1324 ; M. R. L. Borden, 1244, 1304, 1331 ; M. Northrup, 1255; le ministre de la Justice, 1266, 1303, 1305 ; M. M. Barker, 1278 ; M. Lancaster, 1287 ; M. L. P. Demers, 1295 ; M. Haggart, 1297 ; M. Lefurgey, 1308 ; M. Sproule, 1322 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int. Borden) 965 ; Ontario, correspondance entre législature et gouvt (mot. Sproule pour doc.) 2417 ; (int. Lefurgey) 5498.
Réserve indienne de Alexander, T. N.-O., ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.
Retraite, acte des pensions de (mot. Fielding pour comité sur résolution) 206 ; (en comité sur résol.) 607.
Revenu et dépense de l'année (int. Clancy) 13646.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212 ; 13505.
Rideau-Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033 ; améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Rimouski, jetée (sub.) 13746.
Rivers, M. Robert, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int. Wilmot) 3762.
Rivières, en général (sub.) 13580.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Rivière Assiniboine, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Bow, pont à Canmore, T.N.-O., frais de protection par gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357, 3320.
Rivière Colombie, en amont de Golden, coque neuve pour sonnette (sub.) 13575 ; creusage de chenal depuis rivière jusqu'à emplacement de l'entrepôt à Wilmer (sub.) 13576 ; nettoyage (sub.) 1502.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par gouvernement des Etats-Unis (mot. Cowan pour doc.) 2877.
Rivière Fraser, améliorations (sub.) 13577.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080, protection près pont du C.P.R. (sub.) 13743.
Rivière Jésus, creusage (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13747.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Rivière-du-Loup (Fraserville), quai (sub.) 2358 ; port, améliorations (usb.) 13754.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812 ; dragage (sub.) 2354.
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. Ethier pour doc.) 2877 ; dragage du chenal (sub.) 6166.
Rivière-du-Nord, Sainte-Anne : quai, réparations (sub.) 13472.
Rivière-Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Ottawa, travaux à Petawawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Rivière à la Pluie, service postal (observ. Borden) 7101.
Rivière aux Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivières-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Richelieu, crue des eaux (int. Monk) 10762.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (int. LaRivière) 5502.
Rivière Rouge, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 ; dragage (sub.) 13750.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 1216.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359.
Rivière Saint-François, comté d'Yamaska, pont de chemin de fer sur (sub.) 14812 ; 14814.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Robertson, M. George, M.P.P., commissaire enquêteur concernant garde-bestiaux, nomination (int. Ganong) 685.
Robson, H. Michael, directeur de la poste d'Ayr, destitution (int. Clare) 1231.
Rosedale, quai (sub.) 13521.

Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Roy, M. George, inspecteur des peaux, nomination (int. Casgrain) 3758.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées, M. l'Orateur, 605 ; 670.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie, int. Smith (Wentworth) 3937.
SABREVOIS, quai (sub.) 13764.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Sacs de poste, usage (observ. Marcil, Bonaventure) débat, 14512 ; (observ. Borden) débat, 14835 ; (int. Taylor) 14985 ; (observ. Mulock) débat, 15153 et suiv.
Saint-Alexis : baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-André, Manitoba, écluses, entreprise (int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, etc., réparations (sub.) 2368, 13734, 13772.
Saint-Boniface, service postal (int. LaRivière) 1927 ; bureau des mandats-poste (int. LaRivière) 5503.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (int. Monk) 10763.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Gédéon (Iles), quai (sub.) 13770.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames, quai (sub.) 13769.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13334.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jacques, division, vacance (int. Monk) 416 ; nouveau bref d'élection (M. Monk) avis de mot., 725 ; (mot.) 964 ; nouveau bref d'élection (M. l'Orateur) 1052 ; (observ. Monk), débat, 7210 ; int. Borden) 13575 ; (int. Monk) 13652.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422, 497 ; louage du grand quai (int. Fowler) 12085; édifice pour les immigrants (sub.) 13305 ; quarantaine, service d'eau (sub.) 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308 ; abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int. Fowler) 14225.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int. Morin) 8868 ; (int. Bell) 12749 ; édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai (sub.) 13774.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369, 6108.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476, 13523 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419; fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178 ; îles, achat et améliorations (sub.) 14965.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans(quai (sub.) 6105.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Sainte-Marie, comté de Perth, édifice public (sub.) 13376.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Nicolas, jetée (sub.) 6104.
Saint-Patrice, fête civique (int. Hackett) 1927.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, préfet, démission (int. Léonard) 290, 11100 ; administration de l'hôpital (int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (int. Grant) 14578.
Sa Majesté le roi Edouard VII, portrait dans la Chambre des communes (int. Hughes, Victoria) 13291.
Sanction royale, M. l'Orateur (communic.) 5498, 5614, 6565, 6598, 8892, 15161.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la (int. Roche) 2385 ; (int. Bennett) 2587 ; achat de terres (mot. Roche pour doc.) 4519 ; (mot. Lennox pour doc.) 7325.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'Advocate, de Prince-Albert (sub.) 14561, 14955.
Sault Sainte-Marie, désordres (int. Hughes, Victoria) 12865 ; (observ. de M. R. L. Borden) 12973 ; observ. de l'hon. M. Borden, 13201 ; édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Saumon (pêcheries de la Colombie Anglaise) protection (observ. Earle) débat, 10232 ; (int. Earle) 10367, 10505.
Saunders, Dr C. E., nomination (int. Talbot) 1737.
Sauvetages, stations et récompenses (sub.) 13827.
Savard, M. P. V., emploi (int. Blain) 7107.
Scotch-Hill, stations (int. Bell) 895.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 840.
Séances du matin (mot. Laurier) 8575.
Secrétariat d'Etat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Sénat, règle 49, revision (mot. Demers pour comité) 4599 ; mot. Demers modifiant rapp. du comité, 12469 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 5446.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Boyd) 1338.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Service civil : employés et sociétés de garantie (int. Clarke) 3345 ; amendement à la loi (voir bill (n° 245) 9339 ; liste (int. Léonard) 9944 ; acte, modification (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 10674 ; 12086 ; en comité, 12583 ; 12752.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (int. Clarke) 6646.
Service océanique, observ Hughes, Victoria, débat, 7811 et suiv.
Service postal : du Canada, par New-York (int. Bell) 10980 ; paroisses voisines de Montréal (int. Léonard) 12751.
Shegawake, port améliorations (sub.) 13757.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Sinistres maritimes, acte de 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059.
Situation financière, revue (observations Bell) débat, 14902 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal, et travaux de protection (sub.) 13482.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ. Monk) 14970.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int. Bourassa) 10364.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13104 ; corespondance (mot. Pope pour doc.) 2381.

Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le Free Press, d'Ottawa (observ. Clarke) 8651.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Southampton, port (sub.) 1477.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardiens (int. Bell) 1925 ; accident (observ. Logan) 13529 ; édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot. Russell) 5129.
Statistique criminelle (sub.) 4587 ; générale (sub.) 4587.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int. Casgrain) 496 ; commission de refonte des (int. Sproule) 1058 ; refonte (sub.) 14945.
Steamer " Alaska ", achat (int. Bennett) 6842.
Steamer " Bayfield ", vente (int. Thomson, Grey) 5777.
Steamers de l'Etat, commandants (int. Bell) 454 ; somme supplémentaire (sub.) 5205.
Steamer " Eureka " prêté ou loué à un inventeur (int. Grant) 14579 ; (observ. Tarte) 14991.
Steamer " Grecian ", capitaine Harrison, accident (int. Russell) 10504.
Steamer "Lansdowne", réparations (sub.) 13799.
Steamer "Lord Strathcona", services 'sub.) 6205 ; 13982.
Steamer "Minto", usage (int. Bell) 3762.
Steamer "Monterey", naufrage (observ. Préfontaine) 7015.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int. Taylor) 10081.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ. Osler) 7366, 7424 ; (sub.) 14398.
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6 ; réparations (sub.) 13799.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Acadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980 ; entre la France et le Canada (mot. Cartwright pour comité sur résolution) 10675 ; en comité, 11070, 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada (sub.) 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et les ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Steamers, service—*Suite.*
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Sturgeon-Falls, quai (sub.) 1481.
Subsides: (résol. rapportées, lues une 2e fois et adoptées) 5418 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ. Fielding) 6198 ; (mot. Fielding) 6206 ; (mot. Fielding pour comité) 6377 ; dernière épreuve (observ. Borden) 15061 ; (mot. Fielding) 15069.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. Lemieux pour doc.) 709 ; (int.) 5959.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5574.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 3348 ; (int. Henderson) 14579.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 3346 ; (sub.) 13494.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Sussex, N.-B., manœuvre militaires (int. Fowler) 3348 ; salle d'armes (int. Fowler) 8573.
Swinehammer, M. George, démission (int. Borden) 2392.
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300 ; quarantaine quai(sub.) 13482.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Sydney-Nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 ; (mot. Préfontaine pour retirer projet de résol.) 12745 ; acte concernant port (ch. 30. stat. 1879) amendement (en comité sur projet de résol.) 13058 ; édifice public (sub.) 13300.

TABAC ; importé, droits (int. Clancy) 455 ; canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int. Monk) 1063 ; monopole (int. Monk) 1338 ; droits (int. Henderson) 2174 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559 ; droits, article du Globe (observ. Henderson) 5894 ; commission, frais (sub.) 8507 ; droits (int. Henderson) 12471 ; 12750.
Tarif, enquête (int. Monk) 875 ; revision (mot. Tarte pour doc.) 3109.
Tarif de faveur : allemand (mot. Kemp pour doc.) 1366 ; correspondance (observ. Sproule) 1512 ; anglais (int. Scott) 5505 ; japonais (int. Clarke) 9475.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Taylor, M. George L., magistrat de police, voyage de Bothwell à Ottawa et à White-Horse (sub.) 3532.
Téléphone, compagnies de, loi générale (int. Maclean) 295 ; 416.
Téléphone, ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; ligne d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; ligne de l'île de Vancouver à Salt-Spring Island (sub.) 13611 ; service des signaux entre Port-Atkinson, C.A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Télégraphe, ligne de l'Ile de Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; entre la baie au Renards et la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; entre la baie de Chaleau et Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13598 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Saint-Famille (sub.) 13604 ; ligne de Sainte-Anne du Saguenay jusqu'à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; ligne de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; ligne de Saint-Charles, embranchement de

Télégraphe—*Suite.*
Sainte-Anne au lac Clair (sub. 13606 ; ligne de Sainte-Agnès (Charlevoix) 13608 ; ligne d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; ligne auxiliaire de Victoria Alta à Saint-André (sub.) 13609 ; ligne de la Montagne des Bois à Willow-Bunch, prolongement (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644 ; postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923 ; réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13324.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. Roche pour doc.) 724 ; intérêt sur versements en retard (int. McCreary) 6376.
Terres fédérales, ventes (int. Hughes) 687; (int. Roche) 837 ; 1926 ; (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages, somme supplémentaires (sub.) 7153 ; motion pour bill modifiant loi relative aux terres fédérales (Hon. M. Sifton) retirée, 13721 ; service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; Yukon, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076 ; protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14565.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice (sub.) 983 ; autonomie (int. Boyd) 1337 ; ponts (sub.) 2796 ; autonomie, organisation en provinces (mot. Borden pour doc.) 2877 ; 5261 ; 5600 ; lignes télégraphiques (sub.) 3096 ; dépenses diverses (sub.) 3520 ; naturalisation, dernière période décennale (mot. Borden pour doc.) 3941 ; 5261 ; 5600 ; terres fédérales (int. Richardson) 5005 ; autonomie, organisation en provinces (rapport déposé par le premier ministre en rép. à mot. Borden pour doc.) 5701 ; (mot. Borden pour impression des doc. déposés) 5773 ; terres boisées, protection (sub.) 6985 ; arboriculture (sub.) 6985 ; cartes (sub.) 7011 ; gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (mot. Borden pour doc.) 7103 ; (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. Borden pour doc.) 7516 ; aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12558 ; ponts sur rivières Pelly et Old Man, pour rembourser le gouvernement (sub.) 13643 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14144 et suiv. ; frais de justice (sub.) 14551 ; juge additionnel à la cour Suprême, traitement (sub.) 14551.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Tir, exercices annuels (sub.) 3732.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Tonnage, droits, abolition (int. Sproule) 896.
Toronto, exposition (observ. Clarke) 547 ; douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes(sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; port (sub.) 1482 ; conseil du Travail (int. Clarke) 1922 ; travaux publics, employés (int. Clarke) 5779 ; bureau du sous-receveur général (sub.) 6039 ; salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale de l'hôtel des postes, construction (sub.) 13379 ; salle d'exercices et salle d'armes, pavage de la rue Armory et troittoir, rue de l'Université (sub.) 13382 ; magasin (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, améliorations (sub.) 13526 ; jetée de l'est,
Toronto, corporation—*Suite.*
prolongement, paiement à M.. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527 ; Association de l'Exposition industrielle (sub.) 13781.
Toronto, Ile de, dommages (int. Clarke) 5780.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Tracadie, lazaret (sub.) 13304.
Traduction française des rapports publics (observ. Monk) 490 ; des bills (int. Maclean) 493 ; (int. Monk) 493 ; (observ. Borden) 494; observ. Casgrain) 494 ; (int. Cochrane) 496 ; des documents de la Chambre (observ. Casgrain) 557.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ. Scott) débat : M. Scott, 2504, 2545 ; M. Tarte, 2526 ; M. Davis, 2537 ; M. Boyd, 2548 ; M. Puttee, 2551 ; M. Smith (Wentworth) 2553; M. Monk, 2556 ; M. Douglass, 2562 ; M. Pope, 2568 ; le ministre des Travaux publics, 2574 ; M. Ingram, 2576 ; M. Sproule, 2581.
Traité Bond-Hay (mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Clayton-Bulwer (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Transports : commission (int. Monk) 875 ; (int. Borden) 1235, 7518 ; (mot. Tarte pour doc.) 1366 ; (int. Borden) 3240 ; (observ. Borden) débat, 3556 et suiv.; (int. Borden) 4273, 4895, 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; politique du gouvernement (int. Haggart) 6613 ; (int. Sproule) 6637 ; (int. Borden) 7424 ; commission, (int. Barker) 8572 ; (int. Borden) 9722, 10081 ; (rép de sir Wilfrid Laurier à int. Borden) 9846 ; rép. de l'honorable M. Fielding, idem, 10081 ; (int. Clarke) 13292 ; commission, dépenses s'y rattachant (sub.) 13638.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (int. Lennox) 7421 ; fête, ajournement (int. Monk) 10979 ; (mot. Laurier) 11009.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Travaux construits sur cours d'eaux navigables, acte, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; voir bill (n° 260) 13038, et liste des bills.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int. Davis) 1233 ; (mot. Grant pour doc.) 1240 ; entreprises adjugées (int. Thompson) 9340.
Travaux publics : ministère, appointements (sub.) 338 ; fonctionnaires (int. Léonard) 1086; conditions hygiéniques (int. Monk) 1926 ; loi sanitaire (sub.) 4598 ; dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 6019.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) : M. Monk, 3029-71 ; sir Wilfrid Laurier, 3035 ; l'hon. M. Préfontaine, 3041 ; l'hon. Tarte, 3048-68 ; M. Lemieux, 3052 ; M. Casgrain, 3056, 3059.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375 ; douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336, mur de soulèvement (sub.) 13346.
Trottier, M. Louis, emploi (int. Morin) 8735.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Tuberculose, association canadienne pour prévention de la (sub.) 13798.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Tyerman, M. P. D., paiement à (int. Taylor) 290.

VACANCES, 2, 1051.
Vacances de Pâques (mot. Laurier) 1147.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4190.
Valleyfield, bureau de poste (int. Monk) 100 ; (observ. Monk) débat, 7311 ; édifices publics (sub.) 451 ; grève (int. Morin) 2857 ; dragage

Valleyfield, bureau de poste—*Suite.*
(sub.) 6104 ; bureau de poste, soumissions (int. Taylor) 11454 ; grève, paiements à la milice (int. Clarke) 13647 ; dragage (sub.) 2377.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 7010; édifice public (sub.) 13400 ; (observ. LaRivière) 14049.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ. Borden) 15066.
Veniot, M. P. J., douanes, Bathurst, absence (int. Wilmot) 3760.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ. Hughes) 493.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527 ; 13578 ; Sa Majesté la Reine, monument commémoratif, contribution du Canada (sub.) 14958.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Ville-Marie, lac Témiscamingue ,quai (sub.) 14541.
Vingt-quatrième (24e) régiment (int. Hughes) 9340.
Visiteurs au Canada (observ. Smith-Wentworth) 7713.
Voie et moyens (mot. Fielding pour comité) 90 ; 15058.

WAGONS officiels, frais de traction (int. Clarke) 9945.
Wallace, port de, améliorations (sub.) 13486.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1183.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Watson, M. John, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int. Roche, Marquette) 1232.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. Clarke) 3343 ; 4895 ; 5261 ; 6375 ; (mot. LaRivière pour doc.) 5422.
White, M. Albert J., emploi (int. Fowler) 4837.
White, M. C. W., appointements (sub.) 13947.
White's-Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int. Borden) 684.
Wiallard, M. Paul (int. Monk) 11455.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
William's-Head, quarantaine, quai (sub.) 13577.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int. Clarke) 3416 ; (mot. Clarke pour doc.) 3520 ; 3620 ; 3845.
Windsor, Ont., édifice public, réparations (sub.) 13380.
Windsor, N.-E., nouvelle gare (sub.) 14387 ; port, barrages et creusage (sub.) 14541.
Wingham, édifice public (sub.) 13387.
Winnipeg : Bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041 ; entrepôt du roi (int. LaRivière) 6478 ; pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163 ; magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; bureau de poste, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Wolfville, quai, réparations (sub.) 13487.
Woodstock, N.-B., salle d'exercices militaires, emplacement et construction (mot. Hale pour doc.) 3348 ; 723 ; bureau de poste (int. Hale) 689 ; (mot. Borden pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929 ; arrsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 dépôt d'armes (sub.) 13393.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservat. à Toronto, paiements (int. Scott) 8352.

YAMASKA, écluse, dragage (sub.) 13778.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
YUKON :
Concessions Treadgold : (mot. Bell pour doc.) 293 ; (int. Borden) 1052 ; (int.) Bell, 1231, 5423 ; (débat) : M. Casgrain, 2896 ; le dir. général des Postes, 2926 ; M. Pringle, 2942 ; le ministre des Ch. de fer et Canaux, 2965 ; M. Porter, 2975; sir Wilfrid Laurier, 2982; M. M. Borden, 2990 ; le ministre de la Justice, 3000 ; M. Barker, 3008 ; M. Osler, 3015 ; dépêche de Dawson (int. R. L. Borden) 3413. Commission d'enquête (int. R. L. Borden) (int. Borden) 4272-; (observations Casgrain) débat : M. Casgrain, 4003 ; sir Wilfrid Laurier, 4008 ; M. R. L. Borden, 4010 ; M. Monk, 4014 ; M. Blair, 4016 ; M. Northrup, 4017 ; (int. Borden) 4272 ; observations Casgrain) nouveau débat : M. Casgrain, 4645 ; le dir. gén. des Postes, 4658 ; M. Monk, 4664, 4702 ; M. R. L. Borden, 4667 ; le ministre des Ch. de fer et Can., 4671 ; M. Tarte, 4680 ; M. Northrup, 4682 ; le min. de la Justice, 4691 ; sir Wilfrid Laurier, 4699 ; M. Davis, 4703 ; instructions au commissaire de l'or (int. Borden) 4752, 8321 ; commission (int. Borden) 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; taxes de représentation (int. Bell) 6193 ; (int. Borden) 6638, 6850 ; commission, nomination du juge en chef Killam (int. Borden) 6850 ; (rép. du ministre de l'Int. à int. Borden) 7015 ; commission, choix des commissaires (int. Borden) 7518 ; dépêche concernant enquête (int. Borden) 10080, 10244 ; commission d'enquête (observ. Monk) 11331 ; rapport (int. Borden) 13402, 13530.
Paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Concessions minières, baux (mot. Ross, Yukon, pour doc.) 1365.
Lignes télégraphiques (sub.) 3097, 6021 ; (observ. Morrison) 7218.
Juges, frais de voyage (sub.) 3532.
Cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, appointements, 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534, 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Douanes, dépenses (sub.) 4113.
Sténographes, M. J. A. Valiquette (int. Bennett) 4152.
Sentiers (trails) chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503.
Territoire, gouvernement (sub.) 7013 ; Conseil, remboursement de dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163, 7495.
Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Hôpital Sainte-Marie (sub.) 7511.
White-Horse, bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Administration, frais (sub.) 13643.
Terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076.
Télégraphe, réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Canadian Bank of Commerce, services (sub.) 14567.